

REMISSYTTRANDE

2021-01-27

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissyttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037 (dnr : I2020/02739)

Inledning

Göteborgs Hamn är Sveriges största godsnav, viktigaste knutpunkten för sjöfrakt i Sverige och landets största containerhamn, bilexporthamn och energihubb. Göteborgs Hamn är den enda hamnen i Sverige som kan ta emot de största containerfartygen och således den enda hamnen med direktsjöfart till Asien. För att på ett effektivt och klimatmässigt sätt bäst kunna vidare distribuera gods i Sverige har Göteborgs Hamn i samverkan med inlandsterminaler i landet ett näst intill fulltäckande distributionsnät med järnvägsspendlar- från Trelleborg i söder till Kalix i Norr. För att kunna upprätthålla våra goda förbindelser mellan hamnen och knutpunkter har vi historiskt arbetat nära Trafikverket för att utveckla allt från omlastningsterminaler till järnvägsspår. Vår ambition är att fortsätta det samarbetet i den framtida utvecklingen mot hållbara godstransporter i linje med regeringens mål.

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, 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 för landet 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 man 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 mål som regeringen beslutat.

Inom miljö- och klimatområdet skall vi reducera CO₂ -utsläppen med 70% till år 2030 utifrån basåret 2010. Det ligger i linje med det nationella målet för inrikestrafik och för Göteborgs Hamn gäller det för 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

Handläggare: Jens Larsson, Head of Public Affairs, 2021-01-29, jens.larsson@portgot.se

hamnen men även en utveckling av andra alternativa bränslen för transporter. Detta är ambitioner som bör ske i samklang med det som planeras på nationell nivå och 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 uppnå en så kallad digitaliseringsmognad på 60%. Det innefattar exempelvis uppbygganden av en digital plattform där aktörer inom godsnavet och logistiksystemet ska kunna dela information och samverka, vilket leder till ökad effektivitet och ett förbättrat resursutnyttjande. En ökad digitalisering i Göteborgs Hamn ger effekt 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 och som föreslås framöver. Göteborgs Hamn ser därför fram emot ökat samarbete inom detta område och är positiva till Trafikverkets föreslagna ökade prioritering.

Trafikverkets förslag till inriktningsplanering är ett bra underlag som innehåller tydliga och välbehövliga satsningar på underhåll av befintlig infrastruktur. Det är tack vare den grundläggande infrastrukturen, framförallt järnvägen, som Göteborgs Hamn har kunnat utvecklas till den, för nationen, viktiga godsnod som hamnen är. Det har varit, är och kommer att vara en nyckelfråga för Sveriges konkurrenskraft.

Samtidigt är det av viktigt att Sverige genomför nödvändiga investeringar för att näringslivet ska kunna fortsätta utvecklas och för att vi ska kunna klara av att möta de prognostiserade godsvolymökningarna. Nedan följer en utveckling av våra huvudsakliga synpunkter.

Huvudsakliga synpunkter

Fördjupa farleden in till Göteborg enligt nuvarande plan

Få godsprojekt i Trafikverkets portfölj har så stor betydelse för hela Sveriges näringsliv som fördjupningen av farleden in till Göteborg och det beror på att det är ett projekt som gynnar hela Sveriges konkurrenskraft. Viktigt är att detta projekt, som ökar Sveriges tillgänglighet mot omvärlden, planeras och byggs enligt nuvarande plan. Det är projekt som samplaneras med Göteborgs Hamn och kommer att byggas i samarbete. Vi är beroende av att planeringen och byggnation genomförs enligt den beslutade tidsramen. Det är mycket positivt och glädjande att Trafikverket bibehåller nivån gällande sjöfartsprojekt i sin indikativa fördelning av planeringsramen för olika inriktningar- det tror vi gynnar svensk konkurrenskraft.

Håll fast vid prioriteringen av de stora godsstråken och lyft fram de internationella kopplingarna

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.

Hur de stora godsstråken kopplar samman Sverige behöver lyftas fram ytterligare och ges konkreta förslag och projekt. Dessutom bör de internationella kopplingarna tydligt belysas när det gäller beslutsunderlag för enskilda objekt. Sverige är ett handelsberoende land och en stor del av det gods som transporteras i det svenska transportsystemet har slutdestinationen eller ursprung utanför landets gränser vilket ökar kraven på internationalisering i

planeringsprocessen. Det är positivt att Trafikverket i sitt förslag delvis lyfter fram detta men arbetet behöver konkretiseras ytterligare för att få effekt i planeringsarbetet. Det finns även en tydlig grund för det europeiska perspektivet inom TEN-T vilket skall få större effekt inom den svenska planeringen.

Järnvägssatsningar

Västra Stambanan

Godset på Västra Stambanan kommer att öka i takt med att överflyttningsstrategier realiseras, resande mellan Göteborg och kranskommuner kommer i takt med att regionen förtätas och den regionala trafiken när människor väljer bort flyg och bil till förmån för järnväg. Allt i linje med de ambitiösa mål som regeringen satt upp. För att klara av den ökade belastningen måste kapaciteten på stambanan öka och då framförallt på sträckningen Göteborg- Alingsås. Varje vecka passerar ca 150 godståg på väg till eller från Göteborgs Hamn denna sträcka. Den är av stor nationell betydelse då det rör godståg som transporterar gods mellan hamnen och inlandsterminaler över hela landet såsom Luleå, Umeå, Mälardalen, Falköping och Småland. Trafikverket prognoser visar även på tydliga ökning av järnvägsgods till 2040 och Göteborgs Hamns ambitioner ligger även i linje med det. Detta går hand i hand med Trafikverkets ambition att vårda det system vi har.

Göteborg – Oslo

Hundratals lastbilar passerar varje dag Göteborgs hamn på sin resa mellan Osloområdet och kontinenten. Även gods som ankommer Göteborgs Hamn med slutdestination i Norge transporteras idag till största del på lastbil. Trafikverket bör möjliggöra för överflyttning av dessa flöden till järnväg, vilket inte är möjligt idag pga den låga kvaliteten på järnvägen mellan länderna. Förbättrad järnvägskoppling mellan Oslo och Göteborg ger klimatvinster och kopplar ihop de internationella godsstråken. Det är därför glädjande att Trafikverket lyfter fram samarbetet med sina norska kollegor i denna fråga men samarbetet och arbetet måste intensifieras så att en utbyggnad kan komma till stånd inom rimlig tid.

Sista etappen av Hamnbanan

Hamnbanan i Göteborg knyter ihop Göteborgs Hamn med de nationella stambanorna och är Sveriges viktigaste och mest trafikerade godsjärnväg. Den har under de senaste åren byggts ut till dubbelspår för att kunna hantera de ökande godsvolymer och den sista planerade etappen är nu under utbyggnad. Men när den är färdigställd återstår enbart etappen Kvillebangård-Eriksberg, vilken inte är finansierad enligt nuvarande infrastrukturplan. Det är av vikt att Trafikverket planerar för utbyggnad även av denna etapp när kapaciteten kräver det för att undvika att den återstående etappen blir till en flaskhals för godstrafiken till och från Göteborgs Hamn.

Utveckla godsstråken för den tunga trafiken i Göteborg

All tung godstrafik som lämnar hamnen för destinationer norr om Göteborg passerar idag tätbebyggda centrala områden. Om norrleden/Hisingsleden förstärks kan vi avlasta dessa

centrala leder över tid och gynna både godstransporterna och samhällsutvecklingen i Göteborg. Detta gäller även för koppling mellan Rv40 och E6 vid Kallebäcksmotet.

Våga prioritera mellan Hamnar- utgå ifrån EU:s definition av Corehamnar.

Att Trafikverket på flera ställen i sin rapport lyfter upp hamnarnas betydelse för det svenska transportsystemet och att Trafikverket ämnar bibehålla investeringsnivån för sjöfartsprojekt i den nya planen, är mycket positivt.

Det är även positivt att Trafikverket nämner TEN-T- nätverket i sitt underlag. Vi ser dock, tillsammans med övriga corehamnar, en utmaning i att det fortfarande råder osäkerhet kring vad corehamnsstatus innebär nationellt i Sverige och att denna status inte särskiljs i svensk infrastrukturplanering. Corehamnarna är av strategiskt intresse och ska per definition ha goda anslutningar till järnväg, inre vattenvägar och vägnät. Strukturella prestationsgap mellan dessa corehamnar leder till onödiga land- och sjötransporter och ett minskat effektivt användande av EU:s transportnätverk, TEN-T.

Tillsammans tar Sveriges corehamnar en större roll och ansvar för vad det innebär att vara kritiska noder i det svenska transportinfrastruktursystemet. De svenska corehamnarna är redan idag viktiga aktörer i transportsverige, med mer än 50% av all import/export, och arbetar med att upprätthålla förstklassig infrastruktur till en låg klimatpåverkan. Vi tar ansvar för svensk och europeisk infrastrukturutveckling genom de investeringar som görs inom våra hamnområden, 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 uppdragets och snarare verkar för hela Sverige än den lokala orten, bör detta lyftas. 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 finns fortfarande inte corehamnarna specifikt med i den nationella planen för infrastruktur. I det kommande arbetet är det därför viktigt att det tas fram en tydlig strategi och politik som ligger i linje med EU:s prioriteringar och där core-begreppet blir ett tydligt prioriteringsverktyg fram till 2030.

Förbättrad samordning mellan Trafikverket och Sjöfartsverket gällande finansiering och avgiftsstruktur

Göteborgs Hamn välkomnar en översyn av det som kallas hamnområde och de olika ansvarsområden som kommer med detta. Det kan inte bara vara storlek som är avgörande utan även vilken funktion hamnen har, antal terminaler, geografiska förutsättningar mm. Ett helhetsgrepp bör även tas gällande ansvarsområden underhåll och säkerhet. Om Hamnområden upprättas utan att alla relevanta aspekter tas med riskerar att ett att skapa nya snedvridningar och ojämlikheter gällande förutsättningar för hamnarna.

Det är inte konkurrenskraftigt för Sverige att Sjöfartsverkets investeringar i nya isbrytare ska finansieras via farledsavgifter och således indirekt av de rederier som väljer att transportera sitt gods till Sverige. Redan idag är det en konkurrensnackdel för Sverige med farledsavgifter samt i förlängningen potentiellt en klimatnackdel om fler redare väljer att ta sitt gods till kontinenten för att sedan transportera med lastbil vidare till Sverige. När farledsavgifterna även fylls med investeringar i exempelvis isbrytare som enbart gynnar rederier som kommer

till de nordligaste delarna av Sverige men som ska bekostas av alla redare som tar sitt gods hit- blir konkurrensnackdelen ännu större.

Det är inte heller att acceptabelt att investeringar i isbrytare påverkar finansieringen för andra sjöfartsprojekt. Det är därför föredömligt att Trafikverket i sitt förslag exkluderar finansieringen för isbrytare i detta läge. Andra medel behöver skjutas till för att lösa denna fråga och Trafikverket, Sjöfartsverket och regeringen behöver utreda andra finansieringsmodeller.

Elvir Dzanic

VD

Jens Larsson

Head of Public Affairs
jens.larsson@portgot.se

031-368