

Göteborgs Hamn AB

Protokoll 8 fört vid extra sammanträde per capsulam med styrelsen för Göteborgs Hamn AB den 2017- 11 -22

Ordinarie styrelseledamöter:

Ulrica Messing	Ordinarie ledamot, ordförande
Ronnie Ljungh	Ordinarie ledamot, 1:a vice ordförande
Jan Hallberg	Ordinarie ledamot, 2:a vice ordförande
Cecilia Magnusson	Ordinarie ledamot
Bertil Hallén	Ordinarie ledamot
Jan Annerback	Ordinarie ledamot
Erling Bager	Ordinarie ledamot
Eva Olofsson	Ordinarie ledamot
Ingela Ferneborg	Ordinarie ledamot

Johanna Nyström Adjungerad sekreterare

1. Sammanträdets öppnande

Ordföranden öppnade sammanträdet.

2. Godkännande av dagordning

Dagordningen nedan fastställdes.

3. Justerare

Beslut i protokollet tas per capsulam genom att samtliga ordinarie styrelseledamöter undertecknar protokollet.

4. Beslut angående Remissvar nationell infrastrukturplan 2018–2029

Göteborgs Hamn har ombetts att svara på ovanstående remiss från Trafikverket senast den 30 november 2017. Styrelsen har erhållit utkast till remissvar via e-post och givits tillfälle till att inkomma med synpunkter.

BESLUT

Styrelsen beslutade att:

Som Göteborgs Hamns yttrande över Nationell infrastrukturplan 2018–2029 översända remissvar i enlighet med Bilaga 1.

5. Mötets avslutande

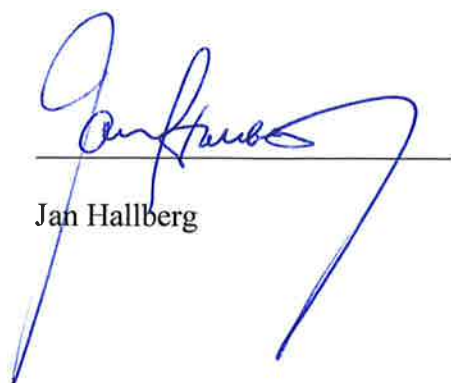
Mötet förklarades avslutat.

Vid protokollet

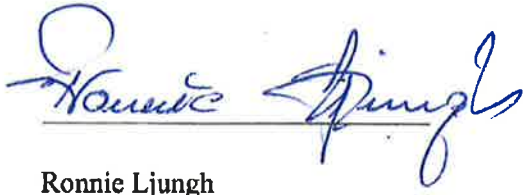


Johanna Nyström


Ulrica Messing



Jan Hallberg




Handwritten signature of Ronnie Ljungh in blue ink, written over a horizontal line.

Ronnie Ljungh



Cecilia Magnusson


Jan Annerback


Protokoll 8 fört vid extra sammanträde per capsulam med styrelsen för Göteborgs Hamn AB den 2017-11-22

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Bertil Hallén', is written over a horizontal line.

Bertil Hallén



Eva Olofsson


Erling Bager

Ingela Ferneborg



**PORT OF
GOTHENBURG**

The Port of Scandinavia

Datum: 2017-11-28
Referens GHAB: Jens Larsson
Ert dnr: N2017/05430/TIF

Regeringskansliet, Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar angående förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Göteborgs Hamn AB har tagit del av Trafikverkets planförslag till nationella plan för transportsystemet 2018-2029 och har följande reflektioner och synpunkter.

Starka stråk och noder

Trafikverket har både i tidigare utredningar samt 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 2018-2029. 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 millenniumskiftet 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 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 transportererna mellan Europa och Asien som sköts av världens största containerfartyg som kan lasta över 22 000 containrar. Genom Göteborgs Hamns positionen 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.

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 24 inlandsterminaler i hela Sverige gällande järnvägstransporter.
- En ny kombiterminal i direktanslutning till Göteborgs Hamn med driftstrat i december 2017.

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 investering 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 får utbyggnad till 2+1-väg samt mötteseparering.
- Förbättrade lokala/regionala kopplingar från Göteborgs Hamn till det nationella vägnätet

Järnvägsinvesteringar

- Kapaciteten på Hamnbanan som förbinder Göteborgs Hamn med övriga Sverige ökas när 2 av tre etapper byggs ut till dubbelspår.
- Kvillebangård är utbyggd för att möjliggöra ökad kapacitet.
- Södra Mariehomsbron är uppförd och tagen i bruk vilket innebär att kapaciteten för godståg över Göta älv till och från Göteborgs Hamn är fördubblad.
- Kapacitetshöjande åtgärder

Göteborgs Hamn och staten har under de senaste decennierna arbetat med att skapa förutsättningar för att för de starka godsstråken och det starka godsnavet ska fortsätta 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 logiksystemen 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.

Beskrivning av Farledsfördjupningen.

- Trafikverket har tillsammans med Sjöfartsverket tagit fram en Åtgärdsvalstudie som Göteborgs Hamn ställer sig bakom. För närmare beskrivning av åtgärden hänvisar Göteborgs Hamn till åtgärdsvalstudien som återfinns på Trafikverkets hemsida: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/Atgardsvalsstudier-i-Vastra-Gotalands-lan/kapacitetshojning-av-farled-och-hamn--goteborg/>
- Trafikverket hänvisar i sin rapport också till OECD:s rapport The Impact of Mega-Ships. OECD-rapporten beskriver effekterna av storskalig containersjöfart och specifikt innebörden Göteborgs hamn. Rapporten betonar utmaningen för Göteborgs hamn att med nuvarande kapacitetsbegränsningar över tid behålla sin plats på transportslingorna i den transoceana trafiken till och från Fjärran Östern främst på grund av att fartygsstorleken ökar i samtliga segment, att lönsamhet för rederier bygger på högt resursutnyttjande samt att det sannolikt kommer att ske en ytterligare koncentration till hamnar som kan erbjuda rätt förutsättningar avseende tillräckliga godsvolymer.
- Åtgärdsvalstudien är tydlig i sin beskrivning av vad som behöver genomföras och där beskrivs förtjänstfullt bakgrunden till projektet och behovet.
- Behovet av farledsfördjupningen och de samhällsekonomiska effekterna kommer också fram med all tydlighet i åtgärdsvalstudien. Nettonuvärdeskvoten beräknas till 3,04 vilket innebär att projektet är ett av de mest lönsamma som är aktuella för att påbörjas under den kommande planperioden, vilket är särskilt anmärkningsvärt då det rör sig om godstransporter. Återbetalningstiden beräknas till 15 år vilket är mycket kort med tanke på att det rör sig om en investering om 4 miljarder.
- Den stora beräkningsbara nyttan kan härleda till att stora delar av Sveriges näringsliv gynnas.

Varför måste farledsfördjupningen namnges i den nationella infrastrukturplanen 2018-2029

Farledsfördjupningen i Göteborgs Hamn är i Trafikverkets planförslag utpekad som en brist. Göteborgs Hamn anser inte att detta är tillräckligt, projekt måste bli ett namngivet objekt i den nationella planen så att fördjupningen kan komma till stånd under planperioden.

- Dagens farledsdjup innebär redan begränsningar som hämmar utveckling för näringslivet. Göteborgs Hamn tar emot världens största containerfartyg som trafikerar ruten mellan Europa och Asien och erbjuder därmed näringslivet direktrafik till dessa viktiga växande marknader. Men dagens farledsdjup innebär att fartygen bara kan anlöpa Göteborg lastade till ca 50%. Det innebär att de och Sveriges näringsliv enbart kan utnyttja 50% av fartygens kapacitet.
- Det tar tid att bygga infrastruktur. Tillståndsprocesser, projektering, planering och byggtid gör att det tar lång tid innan ett projekt kan färdigställas. För farledsfördjupningen i Göteborg innebär detta att det tar 7-8 år innan arbetet är avslutat. Det är därför viktigt att komma igång nu så den kan stå färdig inom rimlig tid.
- Om farleden inte fördjupas riskerar Sverige att mista direktrafiken till Asien. Både varuägare och rederier behöver förvissas om att farleden skall fördjupas så att de kan fortsätta satsa i Sverige. Det finns ingen annan hamn som kan hantera direktrafik i Sverige. Om direktrafiken försvinner skadar det Sveriges konkurrenskraft.
- De infrastrukturinvesteringar som redan gjorda och planerade av både staten och hamnbolaget innebär att kapacitetsökningen som farledsfördjupningen skulle innebära kan utnyttjas direkt.

Finansiering

- Göteborgs Hamn är en nationell angelägenhet. En fortsatt utveckling av hamnens möjligheter att utgöra en betydande nod i det globala transportsystemet är viktigt för Sveriges konkurrenskraft. Med det som grund måste staten ta ett betydande ansvar för finansieringen av farledsfördjupningen. De stora vinsterna i projektet tillfaller Sveriges näringsliv i sin helhet och hela nationen, inte något eller några få enskilda företag.
- Den samhällsekonomiska beräkningen visar tydligt att det är en mycket god investering för Sverige. För Hamnbolaget är det dock inte en enskild lönsam investering men det är en förutsättning för godsnavets funktion därför är Göteborgs Hamn mycket angelägna om att projektet genomförs.
- Göteborgs Hamn har en bärkraftig affärsmodell som innebär att vi har långsiktiga medel att hålla vår anläggning men inte möjlighet att genomföra en investering av denna storlek i sin helhet.

- Göteborgs Hamn är villig att ta sitt ansvar och investera i de arbeten som krävs på landsidan gällande kajförstärkningar och terminalförstärkningar vilket är den större delen av investeringen.
- Med det ovan sagda föreslås att parterna, Staten samt Göteborgs Hamn i närtid finner en finansieringslösning baserat på det ansvar och de nyttor som faller på respektive part.

Övriga satsningar som är nödvändiga

Göteborg Hamn har för närvarande järnvägspendlar till ett 25-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. I dagsläget transporteras ca 60% av containerflödet till och från Göteborgs hamn med järnväg. 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. Generellt sett är det 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. Det kan ske på flera sätt exempelvis skulle en ny järnväg Göteborg – Borås och i förlängningen till Stockholm ha positiva effekter för Göteborgs Hamn. Detta eftersom det skulle innebära en möjlighet för överflyttning av långväga persontrafik från Västra stambanan till den nya järnvägen och därmed frigöra kapacitet för godstrafik på Västra Stambanan. Men stora investeringar i nya järnvägsspår för persontrafik får inte göras på ett sådant sätt att det finansiella utrymmet för investeringar som gynnar godstrafiken uteblir.

Järnvägssträckor av särskild viktigt för Göteborgs Hamn

Hamnbanan

Under planperioden 2018-2029 kommer enligt planförslaget två av tre etapper av hamnbanan i Göteborg att färdigställas. Detta tillsammans med den redan färdigställda uppbyggnaden av Kvillebangård 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. För att nå full kapacitet på hamnbanan och minska sårbarheten i transporterna till och från Göteborgs Hamn och resten av landet behöves även den sista etappen av Hamnbanan komma på plats.

Västra Stambanan

Västra stambanan går att beskriva som 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 också förbinder rikets största och näst största stad med varandra. Även en omfattande 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.

I planförslaget föreslås utbyggnad av fem förbigångsspår på Västra Stambanan mellan Laxå-Alingsås vilket är positivt för utvecklingen av godstransporter på Västra Stambanan eftersom det möjliggör viss kapacitetsökning och minskar risken för förseningar. Göteborgs Hamn anser dock att detta inte är tillräckligt för att tillgodose behovet av ökad kapacitet för godstransporter.

Sträckan Göteborg – Alingsås lider redan idag kapacitetsbrist eftersom pendeltåg, regional-tåg, fjärrtåg och godståg samsas om två spår. Detta hämmar utvecklingsmöjligheterna för ökade godstransporter. Därför anser Göteborgs Hamn att krävs ytterligare investeringar på denna sträcka, troligtvis i form av ytterligare spårkapacitet, vilket saknas i planförslaget.

Stråket Väster om Vänern/Bergslagsbanan

I Trafikverkets planförslag anges under rubriken namngivna investeringar och brister åtgärder på olika delar av Bergslagsbanan för ökad kapacitet och bärighet. Samtidigt konstateras i planförslaget att Bergslagsbanan har "låg bärighet på vissa etapper och behöver rustas". Mot bakgrund av godsstråkets Bergslagsbanan/Väster om Vänerns betydelse liksom banans möjligheter att avlasta den hårt trafikerade Västra stambanan föreslår Göteborgs Hamn att Trafikverket genom att påskynda investeringar och underhållsinsatser för ökad kapacitet och bärighet tar tillvara möjligheten att avlasta Västra stambanan.

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

Därför är det mycket positivt att sträckan pekas ut som en brist i Trafikverkets planförslag. och Göteborgs Hamn anser att Trafikverket nu tillsammans med Jernbaneverket bör utreda och skapa gränsöverskridande plan så att en utbyggnad kan komma till stånd.

Nationella planen tar inte hänsyn till EU:s prioritering av hamnar

I syftet att stärka och länka samman EU:s transportinfrastruktur och skapa ett effektivt och hållbart transportsystem arbetar EU med att utveckla det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Inom ramen för detta arbete har EU pekat ut drygt 100 hamnar – av totalt ca 1200 kommersiella hamnar - som strategiskt viktiga och särskilt prioriterade. Fem av dessa "corehamnar" – Luleå, Stockholm, Göteborg, Malmö och Trelleborg – ligger i Sverige. Dessa hamnar ingår i det stomnät av strategiskt viktig betydelse för EU:s transportsystem och enligt TEN-T riktlinjerna (1315/2013) och medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att stomnätet ska kunna utvecklas så att det överensstämmer med bestämmelserna i riktlinjerna.

Omkring 90 procent av godset till och från Sverige går via hamnarna. Enbart de fem corehamnarna i Sverige står för ca 40 procent av godset. Siffror från 2014 visar att de fem svenska corehamnarna gemensamt hanterar 60 procent av de totala RoRo/RoPax volymerna, 62 procent av containervolymerna och närmare 50 procent av passagerarvolymerna. Corehamnarna är alltså av stor betydelse för såväl svensk industri som besöksnäring genom de många färje- och kryssningspassagerare som passerar hamnarna varje år. Corehamnarna är därmed viktiga pusselbitar i Sveriges tillväxt och konkurrenskraft.

Göteborgs Hamn, tillsammans med de övriga corehamnar, har i flera sammanhang framfört och betonat vikten av att den svenska infrastrukturplaneringen måste utgå från de prioriteringar som satts ut inom EU inom ramen för TEN-T. Sjöfarten är internationell och därför krävs ett gränsöverskridande/internationellt/EU-perspektiv i planering av transportinfrastruktur som innefattar hamnar, landanslutningar till hamnar och farleder. Därför högst beklagligt att Trafikverket inte använt TEN-T som grund i prioriteringarna av de statliga investeringarna i den nationella planen.

I underlagsrapporten "Förbättra förutsättningarna för näringslivet" anges att ett utpekande av strategiska hamnar bör ske utifrån hamnens strategiska funktion i godstransportsystemet, och att utpekandet ska göras utifrån olika segment. Detta innebär i praktiken en fjärde modell för utpekande av hamnar som läggs till listan av strategiska hamnar från Hamnstrategiutredningen (2007), centrala hamnar från Kapacitetsutredningen (2012) samt core- och comprehensive hamnar inom TEN-T.

I det kommande arbetet är det 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 när det gäller infrastruktursatsningar i Sverige. I Sverige finns det idag drygt 50 allmänna hamnar och utöver det industrihamnar och övriga lastageplatser, vilket är ett mycket stort antal om man ser till den infrastruktur både till lands och till sjöss som behövs för att hålla dessa hamnar öppna. I det kommande arbetet krävs en tydligare prioritering för att resurser och nödvändiga åtgärder ska kunna koncentreras till de gods- och passagerarnav som ur ett nationellt och internationellt perspektiv är av störst betydelse.

Detta ärende har behandlats av bolagets styrelse.

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

Med vänliga hälsningar
Göteborgs Hamn AB



Magnus Kårestedt
Verkställande Direktör