Datum 2026-09-21
(Diarienummer)

Handläggare
Robert Sommar
Telefon: 070 211 61 25
E-post: robert.sommar@portgot.se

Sekretessbelagda uppgifter i styrelsehandling

Bolaget gör bedömningen att det i styrelsehandlingen finns uppgifter som omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Frågor kring utlämnande av allmänna handlingar kan ställas till info@portgot.se

Ärende: *Kontaktledning containerterminal*

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Hamn AB:

Styrelsen beslutar att bevilja VD upp till [redacted]

Sammanfattning

Projekt Kontaktledning Containerterminalen syftar till att stärka järnvägskapaciteten i Göteborgs Hamn genom att bygga kontaktledning fram till containerterminalens hanteringsspår. Genom att bygga kontaktledning kan ellok användas hela vägen till och från containerterminalen, vilket minskar behovet av växling via avgångsbangården i Skandiahamnen, reducerar koldioxidutsläpp, kortar omloppstider och möjliggör längre tåg. Genom att vägskydd uppgraderas och reservväg skapas så ökar hela trafiksystemets trafiksäkerhet och robusthet, både på väg och järnväg.

Kostnaden är bedömd till [redacted] vilket inkluderar projektledning, projektering, byggnation och idrifttagning. Åtgärden finns i bolagets 10-årsplan. Projektering är till stora delar klar och idrifttagning bedöms kunna ske under hösten 2027.

För full nytta av projektet behöver arbetssätt hos växlingsoperatör, järnvägsföretag och APMT justeras och APMT behöver göra vissa investeringar. Vidare så påverkas driften under byggnationen.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Projekt Kontaktledning containerterminal bedöms kosta totalt [redacted] MSEK är beviljat för förstudie och projektering. Förstudie och projektering är genomförd och dessa medel är förbrukade. Åtgärden finns i bolagets 10-årsplan med [redacted]

Del	Kostnad (TSEK)
Förstudie & projektering	[redacted]
Projekt- & byggledning	[redacted]
Säkerhetsstyrning	[redacted]
Mark	[redacted]
Kontaktledning	[redacted]
Signal	[redacted]
Skalskydd	[redacted]
Oförutsett	[redacted]
Summa	[redacted]

Alla tåg till containerterminalen kommer troligen inte använda kontaktledningen då det inte kommer vara obligatoriskt. Exakt prismodell med prisnivå och vilka tåg som ska betala bör sättas när projektet slutförts då slutlig kostnad är känd. Då operativa rutiner behöver justeras så är förslaget att införa en avgift när dessa är bestämda och viss erfarenhet uppnåtts.

Ungefär hälften av växlingsoperatörens omsättning härrör från växlingen till och från containerterminalen. De kommer alltså påverkas kraftigt av att järnvägsföretagen kan växla in med egna ellok efter idrifttagningen av kontaktledningen.

Bedömning ur ekologisk dimension

Genom användning av ellok i stället för diesellok för växling till och från containerterminalen bedöms de årliga koldioxidutsläppen minska med upp till 360 ton. Vid lägre användning av ellok så blir minskningen lägre.

Bedömning ur social dimension

Användande av ellok till och från containerterminalen kommer innebära justering av befintliga arbetsrutiner samt att personal från järnvägsföretag behöver tillträde till skyddsobjektet. Att dessa rutiner blir effektiva är en förutsättning för full nytta ur ekonomiskt och ekologiskt perspektiv.

Samverkan

Samverkan har skett med APMT och växlingsoperatören vid flertal tillfällen under våren. APMT ansvarar för samverkan med sina arbetstagarorganisationer som följd av ändrade rutiner. Vid optionsförlängningen med växlingsoperatören har konsekvenserna av införandet av kontaktledningen förhandlats och överenskommits. Samrådsmöten har hållits med de järnvägsföretag som trafikerar hamnen där projektet presenterats. Avstämningar har hållits med Trafikverket och berörda tomträttsinnehavare.

Ärendet

Projekt Kontaktledning Containerterminalen syftar till att stärka järnvägskapaciteten i Göteborgs Hamn genom att bygga kontaktledning fram till containerterminalens hanteringsspår. Genom att bygga kontaktledning kan ellok användas hela vägen till och från containerterminalen, vilket minskar behovet av växling via avgångsbangården i Skandiahamnen, reducerar koldioxidutsläpp, kortar omloppstider och möjliggör längre tåg.

Beskrivning av ärendet

Projekt Kontaktledning Containerterminalen syftar till att stärka järnvägskapaciteten i Göteborgs Hamn genom att bygga kontaktledning fram till containerterminalens hanteringsspår. Bakgrunden är att hamnen hanterar en stor andel av Sveriges import- och exportgods och att efterfrågan på järnvägstransporter är hög. Projektet är efterfrågat både av järnvägsföretagen som använder terminalen och terminaloperatören.

Under 2025 transporterades ca 60% av container till och från hamnen med tåg. För att effektivisera tågtrafiken och förbättra flödena inom hamnområdet behöver kapacitet frigöras och omloppstider kortas. Genom att bygga kontaktledning kan ellok användas hela vägen till och från containerterminalen, vilket både minskar behovet av växling via avgångsbangården i Skandiahamnen och reducerar koldioxidutsläpp. Detta gör att omloppstiden för containerpendlar kan minska med upp till 30 minuter. Samtidigt skapas bättre förutsättningar för att hantera längre tåg, upp till 750 meter, vilket idag begränsas av avgångsbangårdens spårlängd på 630 meter.

Befintlig plankorsning vid Nordatlanten har behov av ökad trafiksäkerhet då många rödljuskörningar sker där. Vidare så finns behov av en omledningsväg i det fall plankorsningen behöver stängas för underhåll. Plankorsningen stängdes akut under 2025 med stor påverkan på både väg- och tågtrafiken under en veckas tid.

Projektet omfattar byggnation av kontaktledning på ca 1250 spårmeter med begränsade anpassningar till Trafikverkets befintliga kontaktledningssystem. För detta krävs 38 kontaktledningsstolpar och fundament. Byggnationen innebär att skalskyddet behöver anpassas och att vissa elsäkerhetsåtgärder behöver införas, primärt vid fastigheten Galären. För att öka trafiksäkerheten och robustheten anläggs en reservväg som omledningsmöjlighet för trafik på Nordatlanten och vägskyddsanläggningen i plankorsningen uppgraderas till halvbommar.

För att investeringen ska få full nytta krävs att järnvägsföretagen väljer att använda ellok, att alla aktörer inför justerade rutiner för trafiken och att terminaloperatören APMT gör vissa åtgärder. Projektägaren hos GHAB arbetar för att full nytta kommer uppnås.

Målsättningen är att projektet ska leverera en driftsäker anläggning enligt gällande standarder, tas i drift under 2027, genomföras inom budget samt att de järnvägsföretag som vill ska ha gått över till att använda kontaktledningen innan ett nytt avtal för växlingsoperatör träder i kraft under 2029. Sammantaget är projektet ett strategiskt initiativ som både bidrar till hamnens miljömål och till att stärka kapaciteten och effektiviteten i järnvägssystemet till och från Göteborgs hamn.

En förstudie genomfördes 2020 och uppdaterades 2025. Projektering för kontaktledningen är slutförd. Anläggningsarbeten planeras starta under våren 2027 och idrifttagning under hösten 2027.

Risker

Skalskyddslösning är inte klarlagd än och drivs bäst i ett separat underprojekt.

Införande av nya arbetsrutiner behöver implementeras för att få ut full nytta av investeringen. Bromsprov och avgångskontroller måste kunna genomföras säkert på terminalen. Detta är en utmaning då det blir ett gränssnitt mellan olika aktörer som kräver operativ koordinering och tydlig ansvarsfördelning.

Användning av ellok för inväxling till containerterminalen kommer få påverkan på järnvägskranproduktionen i containerterminalen då kranen behöver vandra längre sträckor. APMT har påtalat att det kan behövas göras vissa investeringar i ytorna i norra delen av hanteringsspåren för att minimera den ökade kranvandringen. En nära dialog krävs med APMT. De ingår i projektets styrgrupp från augusti 2026.

Containerterminalen behöver vara i drift kontinuerligt men kommer påverkas under byggnation. För att påverkan ska bli acceptabel krävs en noggrann produktionsplanering. Byggnationen planeras för minimal påverkan på normal drift.

I det fall kontaktledningen är tillfälligt obrukbar, tex vid nedrivning, så kommer det påverka driften på kort sikt. Det kommer fortsatt finnas diesellok tillgängliga i hamnen som kan bistå till viss del. Något järnvägsföretag har också hybridlok som då kan komma till nytta. Arken kombiterminal har kontaktledning och där sker in- och utväxling med ellok som regel och tillförlitligheten i den anläggningen är hög.

Bolagets bedömning

Att bygga kontaktledning till containerterminal stärker järnvägssystemet, möjliggör effektivisering av tågtrafiken och minskar klimatpåverkan.

Göteborgs Hamn AB

Göran Eriksson, VD

Jill Söderwall, Vice President Business Areas
Robert Sommar, Handläggare