

Det är inte ofta västsvenska representanter för alla riksdagspartier går samman i gemensamma utspel. Men i dag sker det – i frågan om järnvägen till Göteborgs hamn.

Borde vara självklart bygga ut Hamnbanan

Göteborgs hamn är Sveriges överlägset största hamn och tar emot gods från hela landet vilket gör den till en nationell angelägenhet. Ungefär två tredjedelar av alla godscontainerar som lämnar Sverige sjövägen går via Göteborgs hamn och nästan hälften av containerarna når hamnen via järnväg.

Det är en remarkabel ökning av gods via järnväg de senaste åren och en ökning som gör att trafiken på hamnbanan nu är så intensiv att störningar får stora konsekvenser. Vi anser att det är en självklarhet att en investering för att rätta bot på sårbarheten prioriteras högt i den kommande planen för det nationella järnvägsnätet.

I och med att hamnen är belägen på en ö, är järnvägen dit mycket sårbar. En incident på bron över Göta älv ut till Hisingen skulle få allvariga konsekvenser för den svenska industrin. Det finns inget alternativ för att med järnväg frakta godset till och från hamnen. Några realistiska alternativ till Göteborgs hamn finns inte heller, då den är så oerhört mycket större såväl på land- som på sjosidan att ingen annan hamn skulle kunna ersätta den annat än i mycket begränsad omfattning. Betydande delar av Sveriges industri skulle stanna upp i brist på insatsvaror samtidigt som deras kunder ute i världen inte skulle få utövade leveranser i tid.

”Nu är det i större utsträckning än tidigare ekonomiskt lönsamt att transportera godset till hamnen via järnväg.”

Järnvägen i Sverige är ett system där ett litet antal knutpunkter och länkar avgör kapaciteten för stora delar av systemet och därmed dess funktion. Det innebär att problemen på dessa viktiga länkar ofta förplantas med stopp, förseningar och inställda tåg långt bort från den aktuella punkten. Bristande kapacitet och hög sårbarhet på den enskilda sträckan innebär också att företaget som behöver transportera gods erbjuds en sämre tjänst i form av lägre pålitlighet och längre tidsintervaller. Det i sin tur får till följd att fler väljer vägtransport istället för tåg än vad som annars hade varit fallet. Hamnbanan i Göteborg är en sådan viktig länk som under en lång period legat nära gränsen för fullt kapacitetsutnyttjande.

Göteborgs hamn har under de senaste tio åren närmast fördubblat sin containertrafik. Samtidigt har volymen gods som transporteras till hamnen via järnväg i container ökat med 300 procent tack vare hamnens arbete med järnvägspendlar för gods. I dag går det godspendlar till 23 olika destinationer dagligen och sammanlagt 70 tåg varje dag till och från hamnen som transporterar ungefär en femtedel av allt gods på järnväg i hela landet. Det som har möjliggjort denna utveckling är att ett omfattande samar-

■ Ambitionen är att ytterligare fördubbla omsättningen i Göteborgs hamn de kommande tio åren.

■ Politikerna på de västsvenska riksdagsbänkarerna har gått samman i en debattartikel i GT.

■ De kräver att staten snabbt fattar be-

slut om utbyggnaden av järnvägen, den så kallade Hamnbanan.

■ Målsättningen är att majoriteten av godsökningen skall transporteras med tåg och båt. Det förutsätter dock att hamnbanan och inte minst bron över Göta älv byggs om och byggs ut”, skriver de.



Foto: JAN WIRIDÉN

Containertrafiken i Göteborgs hamn har i det närmaste fördubblats de senaste tio åren. Ambitionen är att ytterligare fördubbla den under de närmaste tio åren – med det förutsätter en utbyggnad av Hamnbanan, enligt de västsvenska skribenterna.

bete inletts mellan hamnen, inlandsterrinaler, järnvägssoperatörer samt inte minst banverket. Nu är det i större utsträckning än tidigare ekonomiskt lönsamt att transportera godset till hamnen via järnväg – ett faktum som gör att företagen reagerar snabbt och ändrar sina transporter för att inte tappa i lönsamhet och konkurrenskraft.

Även ur ett miljöperspektiv är utvecklingen mycket positiv. Under ett år sparas 42 000 ton koldioxidutsläpp tack vare att det transporteras via tåg och inte lastbil till hamnen. Ambitionen är att ytterligare för-

dubbla hamnens omsättning de kommande tio åren. Målsättningen är att majoriteten av godsökningen skall transporteras med tåg och båt. Det förutsätter dock att hamnbanan och inte minst bron över Göta älv byggs om och byggs ut. Annars riskerar den positiva och unika utvecklingen att brytas.

Vill vi bevara svensk konkurrenskraft och samtidigt fortsätta öka järnvägens attraktivitet för godstransporter, borde Göteborgs hamn och dess förbindelser prioriteras. En snar utbyggnad av Hamnbanan inklusive ytterligare en, kompletterande, järnvägsbro över Göta älv borde vara självklart.

ULRIKA CARLSSON (C), SKÖVDE

ledamot utbildningsutskottet

ANNELIE ENOCHSON (KD), GÖTEBORG

ledamot trafikutskottet

JAN ERICSON (M), MARK

ledamot arbetsmarknadsutskottet

EVA FLYBORG (FP), GÖTEBORG

ledamot arbetsmarknadsutskottet

LARS JOHANSSON (S), GÖTEBORG

vice ordförande skatteutskottet

WIVI-ANNE JOHANSSON (V), MÖLNDAL

ledamot miljö- och jordbruksutskottet

PETER RÅDBERG (MP), TROLLHÄTTAN

ledamot försvarsutskottet

JOHAN TROUVÉ

vd, Västsvenska Industri- och Handelskammaren