SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1294

av Pär Gustafsson (L)

Stärkning av Göteborgs hamn som nationellt strategisk infrastruktur

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör säkerställa att Göteborgs hamns nationella strategiska betydelse som infrastruktur för handel, konkurrenskraft och totalförsvar får ett tydligt genomslag i den långsiktiga infrastrukturplaneringen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Göteborgs hamn är Nordens största hamn och Sveriges viktigaste internationella godsnav. En betydande del av Sveriges utrikeshandel passerar genom hamnen, som därmed spelar en avgörande roll för svenska företags möjligheter att exportera och importera varor. Hamnens betydelse sträcker sig långt utanför Västsverige och är en nationell angelägenhet för svensk tillväxt, sysselsättning och konkurrenskraft. EU-kommissionen har också pekat ut Göteborgs hamn som en central hamn inom det transeuropeiska transportnätet TEN-T.

Göteborgs hamn är den enda svenska hamn som kan ta emot världens största containerfartyg och erbjuda direkttrafik till Asien. Under 2025 hanterade hamnen rekordmånga containrar, totalt 934 000 enheter. Direktförbindelserna med de globala sjöfartsnäten gör det möjligt för svenska företag att nå internationella marknader utan

omlastning i andra europeiska hamnar, vilket minskar transportkostnaderna och stärker konkurrenskraften.

Järnvägen är avgörande för hamnens utveckling. Göteborgs hamn har järnvägspendlar till omkring 25 inlandsterminaler i Sverige och Norge och cirka 65 procent av containerflödet transporteras på järnväg. Enligt Göteborgs Hamn AB motsvarar järnvägstrafiken till och från hamnen omkring 2,2 miljoner lastbilstransporter årligen. Det innebär betydande vinster för både näringslivet och klimatet, men förutsätter fortsatta investeringar i järnvägssystemets kapacitet.

Särskilt angelägen är Västra stambanan mellan Göteborg och Alingsås. Omkring 160 tåg i veckan med anknytning till hamnen passerar sträckan och cirka 85 procent av hamnens järnvägstransporterade containervolymer använder Västra stambanan. Kapacitetsbrister innebär en betydande sårbarhet för svensk exportindustri och behöver åtgärdas genom långsiktiga investeringar längs hela sträckan.

Även Hamnbanan behöver utvecklas. Göteborgs Hamn AB har pekat på behovet av att möjliggöra 750 meter långa godståg och att på sikt bygga ut hela Hamnbanan till dubbelspår. En utbyggnad av den återstående enkelspårssträckan mellan Kville och Eriksberg skulle enligt hamnbolaget kunna fördubbla kapaciteten. Samtidigt behöver vägförbindelserna via Hisingsleden och Norrleden förbättras för att avlasta centrala Göteborg från tung trafik.

En annan strategisk investering är Skandiaporten, som genom fördjupning och breddning av farleden ska möjliggöra för de största oceangående containerfartygen att anlöpa Göteborg med full last. Det är angeläget att den statliga delen av projektet färdigställs så att den nya farleden kan tas i bruk före utgången av 2028.

Göteborgs hamn har dessutom en avgörande betydelse för Sveriges försörjningsberedskap och totalförsvar. Genom hamnen passerar samhällsviktiga varor, energi och industriprodukter som måste kunna transporteras även under kris, höjd beredskap och krig. Sveriges medlemskap i Nato ställer ytterligare krav på robusta transportförbindelser och förmågan att ta emot och vidaretransportera materiel och förnödenheter. Det är därför nödvändigt att stärka transportsystemets redundans, bland annat genom alternativa järnvägsförbindelser och förbättrad kapacitet mellan Göteborg och Oslo.

Regeringen bör därför säkerställa att hamnens nationella betydelse för handel, konkurrenskraft och totalförsvar får ett tydligt genomslag i den långsiktiga

infrastrukturplaneringen. En stark och väl fungerande Göteborgs hamn är en förutsättning för hela Sveriges framtida välstånd och säkerhet.

Pär Gustafsson (L)