

Västra Götalandsregionen Koncernkontoret
Kollektivtrafik- och infrastrukturavdelningen
att: Anna Kronvall
Regionens hus
405 44 Göteborg

regionstyrelsen@vgregion.se

Remissyttrande
Diarienummer: RS 2019-08293

Stockholm 2022-01-21

Svensk Sjöfart – Remissvar regional transportinfrastrukturplan (VGR) 2022–2033

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och över 30 miljoner passagerare reser årligen till och från Sverige med färjor.

Föreningen Svensk Sjöfart har givits tillfälle att yttra sig över förslaget till regional infrastrukturplan för Västra Götalandsregionen och önskar lämna följande synpunkter.

Svensk Sjöfart noterar inledningsvis att regionen i planförslaget har en tydlig koppling till de nationella transportpolitiska målen, inklusive målet om en överflyttning av lastbilstransporter till järnväg och sjöfart. Svensk Sjöfart delar regionens bedömning att de viktigaste åtgärderna för att åstadkomma en sådan överflyttning ligger i nationell plan, men att regional infrastrukturplan spelar stor roll när det gäller utveckling av det kapillära vägnätet för att godstransporter ska kunna ta sig till stråk och noder för omlastning. Trafikslagen utgör i denna del en helhet och kompletterar varandra för att säkerställa en effektiv logistik både för gods och persontransporter. Svensk Sjöfart anser emellertid

att det med hänsyn till att regionen konstaterar just detta inte vidare förefaller återfinnas några mer omfattande överväganden om och hur olika åtgärderna bidrar till målet i denna del. I den regionala planen återfinns inga specifika satsningar kopplade till sjöfart, inte heller anges som motiv för satsningar på det kapillära vägnätet att det skulle bidra till den överflyttning som anges vara ett mål i planen. Att detta inte med ett ord återkommer i planen förefaller anmärkningsvärt med hänsyn till att det i regionen finns såväl möjlighet till sjötransporter inom regionen (Göteborg-Vänern området), så väl som ett antal för näringslivet viktiga hamnar och kanske då inte minst Nordens största hamn i Göteborg.

Föreningen Svensk Sjöfart saknar mot denna bakgrund en tydligare beskrivning hur regionen ser att de åtgärder som behandlas i planen bidrar till målen om överflyttning. Åtgärder inom området torde exempelvis kunna bidra både till nollvisionen genom en minskad andel vägtransporter, de nationella klimatmålen och dessutom minska kostsamma underhållskostnader för ex., vägnätet. Inte minst potentialen att avlasta och minska trängsel i land utgör en viktig del där det inte räcker med åtgärder enbart på nationell nivå eller regionalt, utan det behövs koordinerande åtgärder på samtliga nivåer för att få tillstånd den efterfrågade utvecklingen, exempel med en överflyttning av gods från land till sjö. För att åstadkomma en sådan strukturell förändring krävs sannolikt ett ökat fokus på att saker behöver ske på nya sätt, i enlighet på fyrstegsprincipens första punkt.

Svensk Sjöfart saknar således en beskrivning av hur regionen menar att sjötransporterna utgör en del av helheten för transportererna inom regionen- framförallt på godstransportsidan men även på persontransportsidan saknas motsvarande analys. Med hänsyn till de mål som föreligger och som regionen dessutom lyfter fram i planen är det anmärkningsvärt att det inte finns en enda åtgärd kopplad direkt till sjöfarten eller överflyttning, vare sig på gods- eller persontransportsidan, eller för den delen att ingen av de övriga åtgärderna som föreslås anses ha betydelse för eller bedöms bidra till ex. en överflyttning av gods.

För föreningen Svensk Sjöfart

Stockholm som ovan,



Anders Hermansson