

Dnr: 4122/19 Remissyttrande - Lindholmsförbindelsen

Vänerregionens näringslivsråd (VNR) vill härmed inlämna tidigare kommentarer och synpunkter som ett remissyttrande gällande Lindholmsförbindelsen – Bro eller tunnel över Göta Älv.

Med begreppen "Vi" samt "Vi i Vänerregionen" som det refereras till i texten, avses samtliga parter som ingår i Vänerregionens näringslivsråd (VNR) dvs: Ahlmark Lines AB, BillerudKorsnäs AB, Bror Andrén AB, Erik Thun AB, Handelskammaren i Värmland, Lantmännen Lantbruk, Lantmännen Reppe, Moelven, Nordic Paper, OP Ship AB, Valmet, Vargön Alloys, Stora Enso Skog AB, Svenska Foder AB, Sveriges Åkeriföretag, Tåg företagen, Zinkgruvan samt Vänerhamn AB.

Vi i Vänerregionen vill på detta sätt lyfta fram våra synpunkter gällande förslagen till Lindholmsförbindelsen över Göta Älv. Vi företräder ett stort antal arbetstillfällen som direkt eller indirekt är beroende av sjöfarten på Göta Älv och Väneren och som därmed påverkas av förändringar av trafikflödet i Göta Älv. Vi anser det oerhört viktigt att sjöfartens betydelse och positiva inverkan på hela regionen kommer fram i diskussionen vid utveckling av Göteborgs stad och vi ser det positivt att vi har bjudits in för att delge våra synpunkter. Vi befarar dock att man fortsätter att ensidigt belysa transporterna **över** älven utan att se och förstå vikten av flödet **på** älven, när nya förbindelser planeras. På såväl nationell som regional nivå finns en stark inriktning och vilja att flytta godsvolymer från land till sjö, och vi anser att all projektering nu och framåt av infrastrukturen i Göteborgs stad rimligen måste ta hänsyn även till denna aspekt.

Helhetsperspektiv och samlad bild

Liksom tidigare efterlyser vi en samlad bild och ett helhetsperspektiv av alla planer och visioner som i dagsläget finns gällande samtliga förbindelser mellan Hisingen och centrala Göteborg. Vår upplevelse är att vi inbjuds att delta och yttra oss om en förbindelse i taget. Våra transporter påverkas dock av framkomligheten genom hela sträckan; **alla delar samverkar och måste bedömas tillsammans** och inte var för sig om det ska skapas förutsättningar för sjöfarten att såväl bibehålla som utöka trafiken på Göta Älv framöver. Vi förstår Göteborgs vilja och behov av att knyta ihop staden, men det är också viktigt att ny infrastruktur planeras på ett sådant sätt att man i mesta möjliga mån undviker att skapa nya logistiska bekymmer.

Riksintresse

Att bibehålla och utöka trafiken på Göta Älv är ett riksintresse i det samhällsekonomiska perspektivet för att bevara och utöka antalet arbetstillfällen i hela regionen, såväl inom industrin som i tjänstesektorn. En bibehållen och utökad sjöfart är också viktig ur ett miljö- och klimatperspektiv; att flytta gods från land till sjö är ett uttalat politiskt mål där flera aktörer på nationell nivå gemensamt driver projekt i den riktningen, för att över tid markant **öka trafiken i våra farleder** och i motsvarande grad minska transporterna på våra vägar.

Exempelvis har Vänersjöfarten lyfts fram av Trafikverket som prognostiserar 50% större godsvolymer år 2040 jämfört med år 2014, i det så kallade Vänerstråket¹. Regeringen beslutade i den nationella planen för transportsystemet 2018–2029 om investering i nya slussar i Trollhätte kanal med

¹ Trafikslagsövergripande stråkstudie Göta Älv-Vänerstråket – Åtgärdsvalsstudie från Trafikverket

byggstart 2024-2029. Avsikten med satsningen är att möjliggöra tillgången till konkurrenskraftiga sjötransportlösningar för Vänersjöfarten vilket på sikt kan avlasta järnvägssystemet samt minska andelen lastbilstransporter, som är en övergripande prioritering hos regeringen. För att en ökning av godsmängden i området ska kunna ske så behöver samtliga aktörer dvs. kommuner, regioner, statliga myndigheter, rederier och hamnar samverka (tillsammans med transportköparna) och utveckla attraktiva logistiklösningar för sjöfarten.

Göteborg och sjöfarten

Sjöfartens betydelse för utvecklingen av Göteborgs stad går inte att bortse ifrån i ett historiskt perspektiv och den borde vara en naturlig del av stadens fortsatta utveckling. Förutom själva sjöfarten har trafiken på älven även stor betydelse för turismnäringen och friluftslivet i regionen och skapar sysselsättning för många längs med Göta älv liksom den innebär avkoppling och rekreation för stadens och regionens invånare. Det finns flera exempel på betydligt större städer än Göteborg som **ser läget vid vattnet som en tillgång** och väljer att nyttja det genom att kombinera olika alternativ av tvärkommunikationer såsom högbroar, färjor och tunnlar istället för att begränsa och skära av kommunikationerna på vattnet. Istanbul är ett sådant exempel, där man lyckats behålla en livlig havstrafik genom Bosporon samtidigt som staden bebos av mer än 15 miljoner invånare.

Hisingsbron och spärrtider

Redan det pågående bygget av Hisingsbron har haft märkbar negativ påverkan på flödet av trafik på älven och stört näringslivet då stängningar och förseningar har ökat tidsåtgången för transporterna och därmed gjort det svårt att bibehålla kostnadseffektiva lösningar till våra kunder. **Effekterna av ytterligare byggnationer** måste också vägas in i beslutsprocessen.

Vilka konsekvenser de planerade spärrtiderna kommer att få på trafiken såväl på älven som över den, kommer att visa sig först när allt är klart. Vi menar att driften av denna bro och effekterna av spärrtiderna måste studeras noga under provotiden och utvärderas ordentligt innan man går vidare med projekteringen av ytterligare en bro på samma höjd. För att bygga ytterligare broar måste man också ta i beaktande att **spärrtiderna inte kan utökas** och att öppningarna av mer än en bro måste synkroniseras så att flödet behålls intakt. Om spärrtiderna innebär orimliga väntetider finns en uppenbar risk att godsflödet försvinner, alternativt att industrierna tvingas välja att lasta om godset i Göteborgs hamn för vidare transport med lastbil genom staden vilket avsevärt skulle öka trafiken på vägnätet till och från staden; inget av dessa scenarion skulle vara en önskvärd utveckling.

De olika alternativen

a) Tunnel från Lindholmen

Så som förslaget presenterats för oss i nuläget så ser vi att påverkan på Vänersjöfarten troligtvis blir mycket låg såväl under byggtiden som i färdigt skick.

b) Öppningsbar bro på 12 meter

Vår bedömning är att detta förslag har en stor negativ påverkan på sjöfarten såväl under byggtiden som i färdigt skick. Vi hänvisar till resonemangen tidigare i denna skrivelse ang. spärrtider, väntetider och störningar i godsflödet pga. påverkan av den nya Hisingsbron för sig, men också i kombination med eventuellt ytterligare en låg öppningsbar bro.

c) Inte öppningsbar bro på 27 meter

Vi bedömer att brohöjden är tillräcklig för att nuvarande sjöfart ska kunna passera utan problem. Det som kan påverka sjöfarten är bredden på farleden under bron vilket behöver

utredas ytterligare, liksom eventuell påverkan på Göteborgs hamn. Vi befarar också att diverse stopp och begränsningar i trafiken under byggtiden kommer att ha en stor påverkan på sjöfarten.

VNR förespråkar alternativet Tunnel

Med hänsyn till samtliga aspekter uppräknade ovan så kan vi inte ställa oss positiva till ytterligare en bro på låg höjd. Vår bestämda uppfattning är att en **tunnel är det bästa alternativet** ur sjöfartens synpunkt, såväl under byggtiden som i färdigt skick. Sjöfarten på älven, inklusive havstrafiken från Kattegatt till innanhavet Vänern, är viktig för hela regionen och all övrig utveckling pekar mot att sjöfarten kommer att fortsätta öka. Göta älv och trafiken på älven bör därför anammas och ses som en tillgång som med minsta möjliga klimatpåverkan skapar ekonomisk och demografisk tillväxt för både staden Göteborg och den omgivande regionen.

Lidköping den 16 oktober 2020



Johan Källsson

Ordförande VNR (Vänerregionens näringslivsråd) på uppdrag av våra medlemmar och partners