



Remissyttrande
Datum 2017-11-21
Diarienummer: N2017/05430/TIF

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Regeringskansliet per e-post:
n.registrator@regeringskansliet.se,
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Yttrande: "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029"

Sammanfattning

Vänersamarbetet, samverkansorganisationen för Vänerens 13 kommuner, arbetar för en hållbar tillväxt kring Väneren och ställer sig därför positiv till en av Trafikverkets föreslagna namngivna investeringar "Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv". Vi stödjer fullt ut Trafikverkets slutsatser om att de uttjänta slussarna i Trollhättan bör bytas ut för att kunna säkra Vänersjöfarten som transportalternativ i framtiden.

Vänersamarbetet vill dock betona att, till skillnad mot vad som skrivs i förslaget, nybyggnation av slussar hänger samman med andra infrastrukturinvesteringar och åtgärder.

Väner-kommunerna betonar vikten av att nybyggnationen förbereds och påbörjas tidigare än 2021-2023, som anges i förslaget, och att detta sker samtidigt som en ny tappningsstrategi och vattendom för Väneren tas fram.

Synpunkter

Nedan beskrivs Vänersamarbetets synpunkter i mer detalj:

- Förslaget nämner att nybyggnation av slussar inte har koppling till andra infrastrukturinvesteringar eller åtgärder. Vänersamarbetet vill dock hävda att byggnation av slussar tydligt hänger samman med infrastrukturinvesteringar och viktiga åtgärder i bl a Vänerregionen som t ex utbyggnad av hamnar och logistiklösningar till och från hamnarna; i Göteborg som t ex ombyggnad av Göta

älvsbron, med stora störningar för Vänersjöfarten som följd och ett behov av utveckling av effektiva transportlösningar och övriga förändringar som sker i Göteborgs hamn samt i Säffle, Dalslands och Göta kanaler i form av förbättringar i infrastruktur och andra åtgärder som är påbörjade och planerade.

Vidare har nybyggnation av slussar i Trollhättan tydlig koppling till skredsäkring av Göta älv. De massor som kommer att schaktas ur vid byggnation av de nya slussarna, kan användas för att skredsäkra Göta älv. Därmed möjliggörs även ökad tappning av Vänern (vid behov), översvämningensrisken samt risken för saltvatteninträngning i dricksvattnet för boende i Göta älv-dalen och Göteborg minskar.

Vidare vill Vänersamarbetet betona vikten av att en investering i slussarna i Trollhättan måste ske, samtidigt som en ny tappningsstrategi och vattendom för Vänern tas fram. Slussarna, skredsäkringen och en vattendom är tre strategiska flaskhalsar som måste lösas samtidigt för hela Västsveriges framtid. Sedan den senaste stora översvämningen i Vänern har Vattenfall ett tillfälligt tillstånd som förlängs ett år i taget, men som enbart är tänkt att vara en tillfällig lösning, i väntan på en permanent ny tappningsstrategi. Som det är nu har Vänern "strypts" för mycket i rädsla för översvämningar, vilket medfört negativa konsekvenser i form av för lågt vattenstånd vissa tider på året med problem för Vänersjöfarten, igenväxtning och minskad återväxt av fisk som följd, för att nämna några. Den nuvarande vattendomen för Vänern och Göta älv är sedan 1937 och avspeglar inte alls dagens och morgondagens klimatförändringar. En ny vattendom och tappningsstrategi bör: minska risken för översvämningar, minska risken för låga vattenstånd, förhindra saltvatteninträngning, ge årstidsvariationer som gynnar strandnära miljöer och eftersträva gynnsamma flöden i allmänhet.

- Vänersamarbetet stödjer de uttalade grunderna för prioriteringen och konsekvenserna för Vänersjöfarten. Vänersjöfarten bidrar till att avlasta väg och järnväg, som idag belastas i stor omfattning. Nya slussar skulle bidra väsentligt till ökad godsvolym i och med att nya slussar tillåter fartyg som uppfyller Europastandard för inre vattenvägar samtidigt som större godsfartyg blir möjliga att köra till och från Vänern.

Vi vill dock komplettera bilden med de positiva effekter för besöksnäringen som nya slussar skulle bidra till. Fritidsbåtar kan då slussas separerat från godstrafiken, om de äldsta slussarna i Trollhättan öppnas upp, vilket skulle öka säkerheten och effektiviteten i de nya slussarna. Det skulle då också finnas större möjligheter för kryssningsfartyg och andra turbåtar att trafikera Göta älv-Vänern-Göta Kanal och övriga kanaler.

- Vänersamarbetet vill betona vikten av att detta arbete påbörjas snarast och inte med byggstart 2021-2023, som förslaget anger. Regeringens uttalade ambition är att godstransporter ska flyttas från vägtransporter till tåg och sjöfart. Enligt beräkningar skulle det ge 110 000 fler lastbilstransporter och 375 fler tåg om sjöfarten bortprioriteras. En lång väntan på nya slussar riskerar även att få negativa konsekvenser för näringsliv och lokal och regional samhällsutveckling, i form av uteblivna investeringar i hamnar och fartyg med minskad godsvolym och förlust av arbetstillfällen.

Beskrivning av situationen

Vänersamarbetet vill bidra med en beskrivning av situationen i Vänerregionen. Slussarna i Trollhättan som möjliggör länken mellan Vänern och västkusten genom Göta älv, är över 100 år gamla. De är en del av en tusenårig farled och transportväg. Trafikverket har klargjort att efter 2030 kan inte slussarna brukas längre. Om inte slussarna byts ut inom de kommande åren innebär det slutet för sjöfarten på Vänern. Vänersjöfarten är av stor betydelse för industrier, företag och tusentals arbetstillfällen som återfinns i hela Vänerområdet. Sjöfarten är dessutom ett klimatsmart transportslag och avgörande för att hantera kapacitetsproblem på väg och järnväg. Slussarna i Göta älv är en förutsättning för en levande Vänerregion med tillväxt, hållbarhet och bättre företagsklimat. Vänersjöfarten upphör helt om inte slussinvesteringen i Trollhättan blir av. Ansvaret ligger nu hos riksdag och regering. Att investera i nya slussar är ett måste för att värna Vänerregionen. Alternativet vore förödande för en stor del av vårt land.

Nya slussar i Trollhättan-Göta älv är alltså avgörande för hela Vänerregionen och dess framtid. Behovet kan summeras som:

- Slussarna behövs för en levande Vänerregion
- Slussarna behövs för att nå Sveriges miljömål
- Tusentals arbetstillfällen försvinner om slussinvesteringen uteblir
- Med nya slussar kan fartyg som används för inre vattenvägar i Europa användas
- Ett mobilt båtliv hotas om slussarna försvinner

Ett levande Sverige

Stängs slussarna, stänger vi EU:s största sjö för handelssjöfart och reducerar möjligheterna för hela Sverige att utvecklas. God infrastruktur, som tillåter en mångfald av trafikslag, är centralt för att valet att bo i ett område som Vänerregionen ska vara ett alternativ i framtiden. Företag, industrier och lantbrukare i hela regionen nyttjar idag sjöfartens fördelar.

Vänerregionen har en stor möjlighet att fortsätta vara en attraktiv del av Sverige att leva och verka i. När förutsättningarna att bo och leva på landsbygden förbättras, bidrar det till att klyftan mellan stad och landsbygd minskar. Investeringar för att

minska avstånden i vårt land genom förbättrade kommunikationer är av stor vikt för att hela landet ska utvecklas och hållas samman.

För jobb och tillväxt

Sverige står inför stora utmaningar för att kunna möta den globala konkurrensen. Det finns tydliga tecken på att antalet jobb kan växa om rätt förutsättningar finns – här är rätt infrastruktur en central del. Stora investeringar görs idag i regionen hos verksamheter som nyttjar Vänersjöfarten. Ett exempel är BillrudKorsnäs AB, som i Grums investerar 5,7 miljarder i en ny kartongmaskin

Det världsunika kompetenskluster inom papperstillverkning, som finns i Karlstadsregionen, är direkt beroende av godsleveranser från sjöfarten. Sjöfarten är även det enda trafikslag som kan leverera gods av den storleken som företag som exempelvis Valmet är beroende av.

Även om flera stora investeringar sker idag, avvaktar många aktörer runt Vänern med investeringar på grund av Vänersjöfartens osäkra framtid. En konsekvensanalys som gjorts av WSP visar att de regionalekonomiska kostnaderna skulle uppgå till minst 4 miljarder kronor under de sju första åren om Vänersjöfarten avvecklas.

För en levande besöksnäring

Slussarna i Göta älv är av stor vikt för turistsjöfarten i hela Vänerregionen, Göta Kanal och västkusten. Möjligheten att ta sig mellan Vänern, kanalerna och havet, gör båtlivet mer attraktivt för hamnar och båtfolk. Idag beräknas turisttrafiken omfatta omkring 2 500 till 3 000 slusspassager per säsong.

Lägre tillväxt och förlorade arbetstillfällen inom besöksnäringen har direkta effekter på hela regionen som destination. Bevarandet av slussarna är av vikt för utveckling och tillväxt i de samhällen som idag utgör besöksdestinationer. Vattenvägen mellan Vänern och havet är viktig för svensk besöksnäring. Ett mobilt båtliv hotas om slussarna försvinner. Besöksmål och näringar vid Vänern, Göta älv och Göta Kanal är beroende av att slussarna finns kvar

En hållbarhetsinvestering för miljön

Sjöfarten är ett klimatsmart alternativ till lastbilstransporter och en viktig del för att kunna nå de nationella miljömålen. Med nya och större slussar kan dessutom sjöfarten ta en stor andel av de transporter som idag sker med lastbil. En minskning av vägtransporter bidrar till ökad tillgänglighet för kollektivtrafik, cyklister och fotgängare.

Sjöfarten är även viktig för att undvika en överbelastning av transporter på väg och järnväg. En mångfald av trafikslag är av vikt för att kommunikation och leveranser kan garanteras när förutsättningar för andra trafikslag begränsas, genom exempelvis olyckor eller svåra väderförhållanden.

Styrelsen för Vänersamarbetet

Bjarne Olsson
Ordförande

Gunnar Lidell
Vice ordförande

Om Vänersamarbetet: Vänersamarbetet är en ekonomisk förening som bildades hösten 2015. Dess medlemmar är de 13 kommunerna runt Vänern. I Värmland: Grums, Hammarö, Karlstad, Kristinehamn, Säffle. I Västra Götaland: Grästorps, Gullspång, Götene Lidköping, Mariestad, Mellerud, Vänersborg, Åmål. Föreningen drivs också med stöd från Region Värmland och Västra Götalandsregionen samt i nära samarbete med privat näringsliv och övriga intresseföreningar vid Vänern.

Föreningens ändamål är att bedriva utvecklingsarbete som bidrar till en hållbar tillväxt, attraktiv miljö och annat som bidrar till att skapa en bra livsmiljö för boende, brukare och besökare kring Vänern.