

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:1659

av Stina Bergström (MP)

Den klimatsmarta Vänersjöfarten

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om slussarna i Trollhättan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om den nya Götaälvbron.

Slussarna i Trollhättan

Varje år färdas över två miljoner ton gods över Vänern, genom slussarna i Trollhättan och ner till Göteborg. Med rätt politik skulle den mängden mer än fördubblas till år 2030. Att satsa på Vänersjöfart är viktigt för omställningen till klimatsmarta och energieffektiva transporter.

Slussarna i Trollhättan har sedan de byggdes för 100 år sedan underlättat för industrins transporter till och från Vänerregionen och stimulerat framväxten av nya företag runt Vänern.

Godstransporter på vatten är det mest klimatsmarta transportalternativet. Idag går allt för mycket gods på våra vägar och vår järnväg runt Vänern som med rätt politik istället skulle färdas med fartyg.

Fungerande slussar är en förutsättning för Vänersjöfarten. För vissa företag, t ex Metso i Karlstad som exporterar stora, tunga maskiner, är båttransporter det enda realistiska alternativet.

Slussarna i Trollhättan är nu snart 100 år gamla och senast 2030 måste nya slussar finnas på plats. De nya slussarna beräknas kosta 3 miljarder kronor att bygga.

U1F6951AC71CB

2014-11-06 14:25:57

När den förra regeringen presenterade sin nationella transportplan för åren 2014–2025 var det ett bakslag för Vänersjöfarten. Inte en krona finns avsatt i regeringens planer, bara ett utredningsuppdrag.

Självklart måste slussbygget utredas ytterligare. Men det är viktigt för näringslivet runt Väneren att det blir ett politiskt beslut om att det kommer att byggas nya slussar. Det är också viktigt att påbörja bygget av nya slussar före 2025 så att de kan tas i bruk senast 2030 när de gamla slussarna har tjänat ut. Det handlar både om att ta ansvar för klimatet och för industrierna i Vänerregionen. Jag anser därför att det är viktigt att det snarast ta ett beslut om nya slussar och avsätta statliga medel för att börja bygga.

Den nya Hisingsbron

En annan viktig fråga för sjöfarten är höjden på den nya Götaälvsbron ”Hisingsbron” nere i Göteborg. Mark- och miljödomstolen beslutade den 15 september att ge Göteborgs stad tillstånd att ersätta den gamla bron med en lägre bro. Beräknad byggstart är 2015 och bron ska stå klar 2020 för att sedan kunna användas i 120 år.

Beslutet har överklagats av bland annat Sjöfartsverket, ett Göteborgsvarv, Sveriges Redarförening och flera rederier, Karlstad och Kristinehamns kommun och sex andra kommuner. De som överklagat har gjort det med motivering att sjöfarten hotas.

Den nya bron skulle sänka den fria höjden över älvens medelvattennivå från 19,5 till 13 m – något som skulle innebära att bron behöver öppnas för så gott som samtliga lastfartyg. Idag behöver bron bara öppnas för 40 % av båtarna, resten går under. När det gäller sommarens segelbåtar måste bron öppnas för 60 % med den lägre bron mot dagens 5 %. (uppgifter hämtade ur mark- och miljödomstolens deldom M 2557-13)

Göteborgs stad har förbundit sig att öppna bron minst en gång i timmen med undantag för kl 06–09 och 15–18 helgfria vardagar – broöppningar som ska medge att minst 15 handelsfartyg kan passera Göta älv per dygn. Kommunen deltar också i den pågående processen för att ta fram ett system att styra trafiken på älven.

Anledningen till att Göteborgs stad vill ha en lägre bro är, enligt information på kommunens egen hemsida, att det ska bli enklare att ta sig över bron med buss, spårvagn och cykel samt att med en lägre bro frigörs 70 000 kvadratmeter central mark att använda för bostäder, kontor, handel och för att utveckla centralstationen.

Ca 85 000 människor/dygn åker med buss och spårvagn över bron idag och ca 3 500/dygn cyklar sommartid över bron. Både antalet kollektivresenärer och cyklister beräknas i framtiden öka.

Götaälvsbron är den enda bron där det idag går spårvagn över till Hisingen. För cyklister och gående finns det idag också en färjeskyttel över älven, mellan Rosenlund

och Lindholmen. För bilar och andra motorfordon finns det idag en tunnel, Tingstadstunneln, under älven.

Den nya bron beräknas kosta 3,7 miljarder (i 2009 års penningvärde). Om fullmäktige hade valt att bygga både en tunnel (för bara kollektivtrafiken eller både den och biltrafiken) och en bro (för bara gång/cykel eller även för bilar) hade prislappen gått upp till 7–10 miljarder.

Risk för försämring både för sjöfarten, kollektivresenärer och cyklister

Jag ser en risk för att den planerade lägre bron försämrar villkoren för Vänersjöfarten. Jag ställer mig också fundersam till hur en öppning av bron varje timme, något som beroende på vem som har räknat ut skulle stoppa trafiken med 10–20 minuter, försämrar punktligheten och ökar restiden för kollektivresenärer och cyklister.

Det är tråkigt att brofrågan i Göteborg har blivit en rättslig fråga och inte kunnat lösas i samförstånd. Sjöfarten på Göta älv är en riksangelägenhet. Den nya bron skall delfinansieras genom det västsvenska paketet vari ingår även statliga pengar. Jag anser det därför relevant att riksdagen ger regeringen tillkänna sin mening om att det är viktigt att höjden på den nya bron i Göteborg inte försämrar för Vänersjöfarten och måste öppnas så ofta att det försämrar för Göteborgs kollektivresenärer och cyklister.

Stina Bergström (MP)