2012-11-26

Samrådsyttrande

Diarienummer 1171/10

Synpunkter Samråd på järnvägsplan/Vattenverksamhet.

Till Göteborgs Stad

Trafikkontoret

Box 2403,

40316 Göteborg

Ny Götaälvbro – Samråd

Sammanfattning

Vi vill med detta yttrande lyfta fram våra synpunkter och våra tankar på det material som finns tillgängligt/vi funnit för samrådet avseende ny Götaälvbro.

Vi är företrädare för ett stort antal arbetstillfällen där alla direkt eller indirekt är beroende av sjöfarten på Göta Älv och Vänern. En sjöfart och därmed arbetstillfällen som direkt påverkas av beslut om en ny men sju meter lägre bro över Göta Älv. Vi anser det viktigt att sjöfartens betydelse och positiva egenskaper kommer fram i diskussionen om stadens utveckling. Idag sker det inte, trots stadens anrika sjöfartshistoria dess nutid och inte minst dess framtida roll inom sjöfartsektorn.

EU;s vitbok om transporter understryker nödvändigheten av att frakta större andel gods med fartyg då godsvolymerna , en uppfattning som även Trafikverkets Kapacitetsutredningen delar.

Göteborg är och bör förbli en sjöfartsstad !

I vårt dokument konstaterar vi att Göteborg Stad är på väg att bygga in konflikter i flera dimensioner om den nya bron får en sju meter lägre höjd än den nuvarande. Konflikter som negativt kommer att påverka staden, älvdalen och Vänerregionen för lång tid framöver. I och med ett ensidigt perspektiv på älven som barriär och hinder är det inte förvånade att Göteborgs politiker negligerar stadens och regionens tradition av sjöfart. Mer förvånande är att det inte uppmärksammas att detta ensidiga perspektiv kommer att ge direkt negativa klimateffekter och att detta faktum inte alls berörs i samrådsmaterialet

I ett annat perspektiv, där älven, älvdalen och Vänerregionen ses som möjligheter även för staden , kan uppenbara win-win effekter komma fram.

Övergripande synpunkter

Förslaget till ny Götaälvbro ställer intressen mot varandra. Konflikter står mellan stadsutveckling i centrala Göteborg å ena sidan och riksintresset för sjöfart på Göta älv och Älvdalens och Vänerregionens utveckling å andra sidan . Helt enkelt skapas allvarliga och onödiga konflikter mellan stadens och omgivningens medborgare om bron byggs sju meter för låg.

Framförallt är det stadens ensidiga fokus på brons betydelse för kollektivtrafiken som skapar konflikterna. Två miljövänliga transportslag, kollektivtrafiken och sjötransporter, ställs mot varandra, helt i onödan. Det faktum, som då och då framförs av stadens politiker, att det finns fler lågbroar utmed älven är tveklöst ett ickeargument. Att anpassa broöppningar för en jämvägsbro är inga problem, tvärtemot vad gäller för en bro med Göteborgs omfattande och växande kollektivtrafik. Frekventa broöppningar är helt enkelt inte möjliga att förena med en omfattande kollektivtrafik. Varje broöppning som tar knappt 10 minuter (förutsatt att fritidsbåtar inte skall passera samtidigt) men skapar 45 minuters trafikstörning i city, dvs. det tar närmare en timma att komma i ordning med turlistor för spårvagnar och bussar och väntetiderna blir orimliga för kollektivresenärerna.

Vi har efterlyst och fortsätter att efterlysa en ordentlig konsekvensanalys av det liggande förslaget – en analys som inkluderar de befintliga framtidsstudierna kring sjötrafikens utveckling. En sådan analys skulle direkt visa på behovet av att iaktta en försiktighetsprincip. En princip som innebär att man undviker lösningar som innehåller osäkerheter och kan vara kontraproduktiva ur ett klimat- och samhällsekonomiskt perspektiv. Problemet är inte i första hand dagens trafik på älven utan den framtida – och därmed vår egen framtida miljö – det är här försiktighet bör råda.

I samband med genomförandet av en konsekvensanalys finns det ett antal frågor som behöver belysas;

- Hur har de befintliga framtidsstudierna kring sjötrafikens utveckling inkluderats i broprojektet? Det underlag vi tagit del av tycks utgå ifrån en oförändrad trafik på älven vilket motsägs av Trafikverkets s.k. stråkstudie som prognostiserar en fördubbling eller tredubbling till 2030.
- Hur skall den nya bron klara att hantera ett ökat behov av broöppningar?
- Vilka alternativ till ny bro finns och har dessa varit tillräckligt utredda innan staden fattade beslut om en lågbro?
- Hur har en upprustning av den befintliga bron och anpassning efter dagens normer utretts?

Det är inte bara vi, som företrädare för näringsliv, utan även företrädare för andra branscher och kommuner och även statliga verk som pekar på svårigheter med en lågbro. Exempelvis så förordade Sjöfartsverket, så sent som i juni 2012, samma brohöjd som idag, 19,5 meter.

En lågbros påverkan på näringslivet, sysselsättning och miljö

Det är odiskutabelt att en bro med lägre segelhöjd än den nuvarande på 19,5 meter kommer att ha negativ påverka på den sjöfart som betjänar industrin norr om Göteborg, ett av Nordens största industrietableringsområden. Detta innebär att transportkostnaderna ökar. Detta kommer att leda till en minskad konkurrensförmåga för industrin i älvdalen och runt Vänern. Sjötrafiken är en förutsättning för den del av industrin där alternativa transportslag (väg och järnväg) inte kan transportera de stora enheter som exporteras.

En begränsad sjötrafik kan leda till att produktion flyttas från regionen, vilket är en stor utmaning för områden som redan har en ansträngd arbetsmarknad. Både Trafikverkets stråkutredning för framtidens Vänersjöfart och Regeringens kapacitetsutredning menar att en ökning av sjötrafiken är fullt möjlig, och trolig. Den bro som beskrivs i samrådsunderlaget skapar en barriär och därmed missar staden de positiva möjligheter som älven ger; miljövänliga, billiga transporter, avlastning på väg och järnväg samt framtid för det stora antalet industriarbetstillfällen som är beroende av en fungerande sjöfart på Göta älv.

Slutsats

Den nuvarande brohöjden, 19,5 meter segelfri höjd, fastställdes av Vattendomstolen 22 maj 1936. Av domen framgår att 19,5 meter ansågs väl avvägd med hänsyn till de olika intressenterna. Sjöfarten behövde minst 19,5 meter för ostörd passage av flertalet fartyg som passerade Lilla Bommen. Detta gäller även i dag. Staden ansåg att en lutning 1:20 var acceptabel då detta inte innebär några problem för spårvagnstrafiken.

Enligt vår uppfattning gjorde man i Vattendomen en rimlig avvägning som fortsatt är fullt ut giltig. (se även nedan).

Konkreta synpunkter på samrådsunderlag

Betydelsen av Riksintresse Sjöfart

Göteborgs Stads utveckling har tidigare framförts som argument för att bygga broar i centrala Göteborg. Miljödomstol har redan, i en dom med avslag avseende föreslagen gång- och cykelbro, konstaterat att Göteborgs stads utveckling inte är ett riksintresse

I samrådsunderlaget konstateras att det finns två riksintressen som påverkas, varav ett är kulturmiljöintressen i Göteborgs innerstad som inte får skadas. Det kvarstående riksintresset är just sjöfarten på Göta älv.

V? 3 4 5 MFL

Trots detta konstaterande tar underlaget inte på några sätt upp de negativa effekter som den föreslagna bron kommer att få för riksintresset Göta älv – inte heller de negativa effekterna för de kommuner, industrier/företag och människor som bor och verkar uppströms Göta Älv och runt Vänern.

Nyttoeffekter av en 7 meter lägre bro

Stadens argument att mark frigörs med ny bro är svagt underbyggt. Ingenstans presenteras hur mycket mark som frigörs. Den nya bron tycks, på norrsidan och av ritningar och text att döma, bli lika lång som tidigare bro. På norrsidan kommer nuvarande bros ramper att användas. Därav följer att effekterna av frigjord mark måste finnas på sydsidan.

Denna mark, som en vattendom (refererad ovan) bedömt, ligger under befintlig bro och kommer fortsatt att ligga i kraftig trafikutsatt miljö. Det är slarvigt att utan en tydlig beskrivning/beräkning av den ekonomiska vinsten påstå att *"mark kan frigöras för attraktiva stadskvarter"*. Omfattningen av ny attraktiv tomtmark i området förfaller bli marginell jämfört med alternativet en 19,5- metersbro.

Argumentet att en lägre bro skulle främja cykel- och gångtrafiken har framförts. En sjumeterskillnad torde innebära en marginell påverkan särskilt då påfartsramperna ligger långt från älvstranden. Cykel och gångtrafiken över älven kan underlättas med hissar vid älvstranden. (Redan inplanerat i den föreslagna medelhöga bron) . Om man verkligen vill främja cykel och gångtrafiken i staden kan man använda älven som transportled dvs. med färjor. Sådan färjtrafik finns redan och kan kompletteras. I många städet med genomgångstrafik med havsgående fartyg har man framgångsrikt löst tvär-kommunikationerna med en kombination av högbroar, färjor och tunnlar. (New York, Istanbul, Sidney för att nämna några)

Handelstrafiken på älven är en förutsättning för ett stort antal industriarbeten och i flera utredningar anses trafiken på älven stå inför en kraftig ökning. Trafikverkets utredare menar bland annat att trafiken kan dubblas eller tredubblas redan fram till 2030. Detta innebär också ökade priser för fastigheter och mark i kommuner uppströms Göta Älv.

Balans saknas mellan stadens vinst och omgivningens förlust.

Än en gång vill vi uppmana Göteborgs stad till att iaktta en försiktighetsprincip och presentera effekterna av den föreslagna bron inte minst mot bakgrund av Trafikverkets prognoser. Annars riskerar vi få en bro som i allt väsentligt påminner om den gamla men som skapar långtgående negativa konsekvenser för trafikflöden såväl på (se nedan) som under bron.

Stadens underlag talar emot en lägre bro

Stadens underlag för samråd, daterad 121022, redovisar en arkivstudie från 2009 där man menar att en lågbro kräver dels att framtida fartyg byggs så de kan passera utan broöppning samt att man tillämpar styrda öppningstider. Men dessa teoretiska argument går inte att omsätta i praktiken:

- På älven går en genomgående havstrafik mellan innanhavet Vänern och Kattegatt. Havstrafik kräver större båtar som inte kan passera under låg- eller mellanhöga broar. Detta gäller såväl nuvarande som framtida fartyg. Alla fartyg i reguljär trafik har redan byggts om för att klara att gå under 19,5 meter och går inte att reducera ytterligare.
- I dag kan de flesta fartyg passera under den 19,5 meter höga bron men Inga havsgående fartyg kan i framtiden passera en ny, sju meter lägre bro. Varje fartygs passage kräver broöppning vilket leder till att trafiken över bron kommer att störas i mycket högre grad än vad som är fallet idag. Eftersom sjötrafiken väntas öka snabbt kommer störningarna all bli tilltagande.
- Inga havsgående fartyg kan alltså passera under en sju meter lägre bro. Detta innebär att älven in facto blir stängd för sjöfarten under 25 % av dygnets timmar. (rusningstid, 3+3 timmar). Detta är helt oacceptabelt.
- Rapporten skriver att *"på sikt tillåts passage enbart nattetid"* och vidare beskrivs att nattrafik skulle innebära ett max på 11-14 fartyg per dygn. Detta står i kontrast till trafikverkets krav på riksintresset, som anger att minst 15 handelsfartyg per dygn ska kunna trafikera under bron och det strider mot uttalanden från Västra Götalands Länsstyrelse som uttalat att en begränsning till enbart nattrafik för sjöfarten är utesluten.

- Västtrafiks uttalar att maximalt 5 öppningar per dygn är hanterbart för kollektivtrafiken. Västtrafik hävdar att en öppning (tar c:a 7 – 8 minuter totalt) förorsakar upp till 45 – 50 minuters väntan för trafiken över bron. Kollektivtrafikens intressen är alltså redan nu i konflikt med riksintresset sjöfart om brohöjden sänks 7 meter enligt förslaget.

Utöver dessa argument så framförs det i samrådsunderlaget att man genom en bra trafikstyrning av sjötrafiken kan anpassa broöppningarna bättre, något som även Länsstyrelsen pekat på. Detta är ett argument som ingen lyckats visa hur det ska fungera i praktiken trots många försök. Det finns en pågående studie(GotRis2), men den kommer inte att vara färdiga förrän under 2014 och det finns inget som indikerar att en trafikstyrning skulle annat än marginellt förbättra situationen vad gäller färre och/eller snabbare broöppningar. Även här måste försiktighetsprincipen gälla.

Turistindustrin drabbas då attraktiva turister prioriteras bort

Utöver sjöfart som bransch kommer även turistnäringen och det rörliga friluftslivet att påverkas negativt, sannolikt kraftigt, av en lågbro. Under den del av året (april – september) då frilufts/båttrafiken lever är den en viktig sysselsättningskapare för många orter längs med Göta älv, Vänern och Göta kanal. Med allt fler och högre fritidsbåtar (inte minst internationella segelbåtar) som kommer att behöva påkalla broöppning i framtiden, innebär det ett hårt slag mot Vänerns och Göta kanals attraktionskraft. Göteborgs Stads egen undersökning visar att 60 procent av segelbåtarna som passerar kommer att behöva en broöppning med nuvarande förslag till segelfri brohöjd. Vid samrådsmötet den 13e november gavs klart besked; bron kommer inte att öppna enbart för fritidsbåtar. Att som Göteborgs Stad gör se en lösning genom *"nya förtöjningsmöjligheter"* är antingen ren okunnighet alternativt nonchalans mot båtturismen.

Miljö och klimateffekter.

Ett fartyg av den typ det här är fråga om förbrukar per tonkilometer endast ca en sjättedel så mycket energi som en lastbil och hälften så mycket som ett tåg enligt EU-kommissionens beräkningar. Detta innebär att CO2- utsläppet från fartyget är sex gånger mindre jämfört med om en lastbil utför transporten.

Godstransporterna ger externa effekter p.g.a. buller, emissioner, trafikolyckor mm. EU-kommissionen redovisar i Vitboken om transporter följande medelvärden för de externa kostnaderna för godstransporter:

Lastbil	88 € per 1000 tonkilometer
Tåg	19 € per 1000 tonkilometer
Närsjöfart	17 € per 1000 tonkilometer

Sjöfarten är alltså det för miljön sammantaget minst skadliga godstransportslaget.

Den klimatmässiga effekten av en stängd Göta Älv eller orimliga väntetider innebär att antalet lastbilar på E45, E20 och andra kringleder runt Göteborg kommer att öka kraftig. En ökad andel gods går då inte direkt upp till industrin som idag utan lastas om i Göteborgs hamn vilket innebär ökad trafik genom staden och upp via E20 och E45. En effektiv sjöfart på älven är alltså med andra ord mycket positiv för Göteborgarna.

Bakgrund – Sjöfartens positiva betydelse för samhället

EU:s och den svenska transportpolitiken styr mot ökad andel gods på järnväg och sjöfart. Orsaken till detta är insikten om att godstransporternas påverkan på klimat och miljö måste minskas och antalet döda i trafiken minskas. Ett sådant tydligt transportpolitiskt beslut innebär ett politiskt åtagande att framdeles främja sjöfartens konkurrensförmåga. Det finns därför orsak att tro att sjöfarten på älven kommer att öka.

Orsakerna till det trafikpolitiska beslutet är flera;

Miljö och klimateffekter.

Se ovan.

Säkerhet

Sjöfarten på Göta Älv/Vänern har för länge sedan förverkligat nollvisionen, där förekommer inga dödsolyckor trots den omfattande godstrafiken.

Så har t.ex. Värmlands Transportplan 2009-06-01 slagit fast att "Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljömålen uppnås och till ökad hälsa." Ett transportsystem med mer sjöfart uppfyller detta åtagande. Det finns med andra ord starka skäl utöver miljö, klimat och sysselsättning att gynna i stället för att hindra sjöfarten på Göta älv och i Vänern.

Kostnader och konkurrensneutralitet

I en statlig parlamentarisk utredning, den s.k. Godstransportdelegationen, konstaterades att sjöfarten i Sverige är det enda transportslaget som betalar sina externa kostnader. Lastbilstrafiken betalar endast 60 % av sina kostnader och järnvägen 27 %. Mer gods på köl innebär lägre kostnader för samhället. Detta gäller i högsta grad kommunerna som har att finansiera underhållet av vägarna.

Slutsats

Vi hoppas att argumenten i detta yttrande vägs in i det fortsatta arbetet med att utöka och modernisera kommunikationerna över älven. Vi tror att Göteborgs Stad, för att undvika att bygga in svåra framtida konflikter i den nya bron, måste tänka om och återgå till en brohöjd om 19,5 meter.

Fördelarna med det redovisade förslaget uppväger inte nackdelarna med störningar av sjöfarten och fritidsbåttrafiken och över tid tilltagande störningar av den allt tätare kollektivtrafiken på bron.

Med vänliga hälsningar

Anders Källsson

VD Erik Thun AB

Håkan Thorell

VD Ahlmarks line AB