

Stadsbyggnadsförvaltningen
Box 2554
403 17 Göteborg

Via e-post
stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se

Kopia till:
exploatering@exploatering.goteborg.se

REMISSYTTRANDE

Ref: SBF-2023-00506 och EXF-2023-01034

Stockholm 2026-01-13

Skriftligt yttrande gällande förslag på Gång- och cykelbro över Göta Älv

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

Sammanfattning

Svensk Sjöfart avstyrker förslaget till en gång- och cykelbro över Göta älv, enligt den föreslagna detaljplanen.

Svensk Sjöfart ansluter sig dels till Sjöfartsverkets granskningsyttrande i frågan kring sjösäkerhetsrisker, dels till vad som anförts kring de begränsningarna en lågbro innebär för sjöfartens tillgänglighet och påverkan på farleden. Med avseende på det senare önskar Svensk Sjöfart särskilt understryka de negativa effekter som ytterligare begränsningar av konkurrenskraftiga och tillförlitliga sjötransporter kan få för företag, industri och jordbruk norr om Göteborg. Med hänsyn till det säkerhetspolitiska läget bör det dessutom understrykas att ytterligare hinder för sjöfarten kan påverka Sveriges försörjningsförmåga och beredskap negativt.

Svensk Sjöfart anser inte att den föreslagna gång- och cykelbron över Göta Älv ligger i linje med andra namngivna infrastrukturprojekt som föreslås i den nationell planen för transportinfrastrukturen 2026–2037. Denna gång- och cykelbro kan påverka riksintresset sjöfart negativt utifrån såväl kapacitetsperspektiv, funktionalitet men även utifrån ett sjösäkerhetsperspektiv och bör därför ses i ett större nationellt perspektiv.

Slutligen önskar Svensk Sjöfart understryka att den samhällsekonomiska nyttokalkylen är ofullständig och bör kompletteras. Svensk Sjöfart har tillsammans med Skärgårdsredarna uppdragit åt WSP att genomföra vissa kompletterande beräkningar. Arbetet är ännu pågående men indikationerna från hittillsvarande bedömningar visar att det är högst osannolikt att byggandet av bro enligt det nuvarande förslaget kommer att bli samhällsekonomiskt lönsamt. Kalkylen är helt enkelt orimligt optimistisk. Svensk Sjöfart menar därutöver att det är en betydande brist att projektet ensidigt utgått från nuvarande förslag och inte analyserat flera olika alternativ för att förbättra förbindelserna i staden

och i linje med Trafikverkets fyrstegsprincip. Analysen blir bristfällig och riskerar att leda till att uppenbart olönsamma samhällsekonomiska projekt genomförs på bekostad av mer lönsamma alternativ och att betydande utrednings- och beredningsresurser läggs ned under processen.

Sjösäkerhetsmässiga risker

Svensk Sjöfart ansluter sig till fullo till vad Sjöfartsverket anför i sitt granskningsyttrande avser sjösäkerhetsmässiga risker både under byggnationen och efter färdigställande av bron.

Såväl under byggnation som under drift är det uppenbart att det finns betydande sjösäkerhetsmässiga risker. Med hänsyn till det projekterade området med begränsade manövringsmöjligheter för större fartyg, strömmande vatten och att såväl handelssjöfart, skärgårdstrafik och fritidsbåtar passerar farleden finns en risk för olyckor som det föreliggande förslaget inte hanterar. Ett exempel är avsaknaden av vänte kajer för handelssjöfarten, men även för skärgårdstrafik och för fritidsbåtar är alternativa kajplatser inte tillräckligt utrett. Svensk Sjöfart menar dessutom att man sannolikt underskattat de risker som finns för fritidsbåtstrafiken, särskilt sommartid, då relativt små båtar, ibland framförda av personer med begränsad erfarenhet av sjöfart, som riskerar att hamna i närsituationer med större handelsfartyg och annan skärgårdstrafik. Det är även ytterst tveksamt att man bör utgå från att vissa båtar och fartyg ska passera bron under s.k. dubbelriktad passage då det kan medföra en uppenbar sjösäkerhetsrisk. Om dagens dubbelriktade och högtrafikerade farled byggs om till enkelriktad farled som smalnar av ytterligare i bropassagen kommer det medföra väntetider och förhöjda risker för sjöfarten och fritidsbåtstrafiken. Med hänsyn till de begränsade möjligheterna att manövrera i området eller för den delen kommunicera bör en fördjupad analys och komplettande simuleringar göras för att identifiera ytterligare åtgärder för att säkerställa en tillfredställande sjösäkerhet. Svensk Sjöfart anser även att all yrkesmässig sjötrafik ska få broöppning vid anrop.

I den samhällsekonomiska analysen lyfts sjösäkerhet som en ej beräknad effekt, där bland annat risken för påsegling antas vara så liten att den inte beaktas i den samhällsekonomiska analysen. En smalare farled kan dock påverka sjösäkerheten och bör därför beaktas i den samhällsekonomiska analysen i större utsträckning.

Åsidosättande av riksintresset kommunikationer och hinder för sjöfarten

Göta älv utgör ett riksintresse för sjöfarten/kommunikationer. Den nu föreslagna bron bedöms påtagligt försvåra utnyttjandet av farleden upp i Göta älv och därmed försvåra för handelssjöfarten. Svensk Sjöfart kan i dessa delar ansluta sig till vad Sjöfartsverket anför i fråga om riksintresse och tillämpningen av plan- och bygglagen.

I tillägg till detta bör de rent faktiska skälen till att Göta älv är ett riksintresse understrykas. För många verksamheter, företag och industrier är tillgången till konkurrenskraftiga och tillgängliga transporter avgörande. Det kan gälla tillverkningsindustri som exempelvis Volvo Cars i Göteborg eller Vamlet i Karlstad. Motsvarande gäller för annan industri, men också för jord- och skogsbruk. I många delar är transporter en ren insatsvara, men i andra delar är tillgång till konkurrenskraftiga och tillförlitliga transporter helt avgörande för verksamheten. Även om satsningar görs på svensk infrastruktur för att stärka förutsättningar saknas kapacitet i infrastrukturen på många håll. Från Göteborg upp på båda sidor av Vänern saknas i stora delar ledig kapacitet i landinfrastrukturen (väg/järnväg). I Göta älv planeras omfattande statliga investeringar för att stärka infrastrukturen för sjötransporter, inte minst de nya

slussarna i Trollhättan där den totala investeringen är på ca. 3,3 miljarder kronor. Investeringar som således är angelägna för att stärka konkurrenskraften och möjligheterna för berörda företag och industrier norr om Göteborg. För vissa företag är sjötransporter det enda alternativet om verksamheten ska kunna bedrivas. Varje hinder för handelssjöfarten i dessa delar innebär i realiteten sämre förbindelser och/eller högre kostnader för den industri eller jordbruksproduktion som är beroende av dessa sjötransporter. Svensk Sjöfart anser inte att den föreslagna gång- och cykelbron över Göta Älv ligger i linje med andra namngivna infrastrukturprojekt som föreslås i den nationell planen för transportinfrastrukturen 2026–2037. Denna gång- och cykelbro kan påverka riksintresset sjöfart negativt utifrån såväl kapacitetsperspektiv, funktionalitet men även utifrån ett sjösäkerhetsperspektiv och bör därför ses i ett större nationellt perspektiv.

I dagsläget finns dessutom en beredskapsaspekt där sjötransporter är en viktig komponent för att få in större och tyngre materiel långt in i Sverige, såväl som för att klara försörjningen både civilt och militärt. Här kommer Göteborgs hamn, Göta älv, Vänern och dess anslutande inre vattenvägar vara en viktig del för sjötransporter.

Ingen av dessa effekter har beaktats i den samhällsekonomiska analysen. Staden har heller inte övervägt effekterna för trafiken till och från Göteborg på väg och järnväg och hur de kan komma att påverkas om sjöfarten begränsas ytterligare, samt vilka investeringsbehov detta kan innebära för staden (eller Trafikverket i förekommande fall).

Samhällsekonomiska effekterna

Som ovan nämnts menar Svensk Sjöfart att de samhällsekonomiska effekterna av att införa ytterligare hinder för sjötrafiken upp och ner i Göta älv och framför allt för Vänernområdet inte beaktats. Att som nämnts inom ramen för de samråd som förevarit att en bro till saknar betydelse är i detta sammanhang inte korrekt, utan det är ytterligare ett hinder vilket försämrar konkurrenskraften för sjöfarten. Med hänsyn till att bygga en lågbro som kan hindra all sjötrafik vet vi erfarenhetsmässigt att det ytterligare kommer att försvåra för sjöfarten. Exempelvis kommer det sannolikt att krävas fler lotsar för att säkerställa samma tillgänglighet som idag eftersom fartygstrafiken i högre grad kommer ”stötvis” i samband med broöppning. Det kommer med andra ord att krävas fler lotsar för att säkerställa samma tillgänglighet för Sjöfarten. I och med att lotsningen finansieras med avgifter från handelssjöfarten innebär det ökade kostnader för trafiken. För den händelse att Staden väljer att gå vidare med förslaget förordar Svensk Sjöfart att Göteborgs stad årligen ersätter Sjöfartsverket för dessa extra kostnader, så att kostnaderna för fartygstrafiken inte ökar.

Lindholmsförbindelsen som är en spårvagnstunnel mellan Lindholmen - Linnéplatsen förväntas öppna för trafik år 2039. Lindholmsförbindelsen kan således påverka gång- och cykeltrafiken på planerad gång- och cykelbro, men detta beaktas inte i den samhällsekonomiska analysen. Det är inte orimligt att gång- och cykeltrafiken över bron minskar, givet att Lindholmsförbindelsen finns på plats vid 2039, vilket kan leda till lägre nyttor för gång- och cykeltrafiken efter denna tidpunkt.

Vår bedömning är att effekter som tas med i kalkylen genomgående kan vara överskattade. För gång- och cykelprognosen finns dels en generell diskussion om överskattning, dels har man inte tagit med Lindholmsförbindelsen. Effekterna för yrkessjötrafiken har till synes underskattats genom att väntetiderna vid broöppning är korta genom att effekten av smalare farled inte tagits med och genom att för få kategorier av yrkestrafiken antas kunna få broöppning genom anrop (se remissvar från Sjöfartsverket). Även de föreslagna tiderna för broöppning anses vara för optimistiska (för korta) då det

dels kommer ta tid att tömma bron från cykel- och gångtrafikanter vid en öppning, men att bron troligtvis kommer behöva vara öppen innan sydgående fartyg passerar Hisingsbron för att undvika risk för närsituationer eller kollisioner. Allt detta gör att samhällsnyttan minskar. Bron är redan tidigare inte särskilt lönsam, med dessa effekter blir lönsamheten sannolikt negativ. Gång- och cykelinvesteringar har generellt mycket hög lönsamhet, men denna investering är alltså inte särskilt lönsam jämfört med andra gång- och cykelinvesteringar. En stor brist i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen är att investeringskostnaden och alla dess utgifter inte är fastställda och att nettonuvärdet (NNV) därmed inte kan fastställas. Analysen är därmed inte komplett.

Trafikverkets fyrstegsprincip syftar till en god resurshushållning genom att först försöka anpassa befintlig infrastruktur innan ny byggs. Fyrstegsprincipen följer stegen, (1) tänk om, (2) optimera, (3) bygg om och (4) bygg nytt, för att lösa behov i transportsystemet. Eftersom investeringskostnaderna för att göra steg 2 och 3-åtgärder ofta är låga för gång- och cykeltrafik bör man utreda om tillgängligheten för gång- och cykeltrafik kan tillfredsställas genom andra åtgärder än steg 4, tex att anpassa båtarna för att underlätta cyklande eller att utöka färjetrafiken över Göta Älv. Dessa har sannolikt högre lönsamhet på grund av de generellt låga investeringskostnaderna.

Staden har inom ramen för den analys av förorenad mark och sediment som upprättats konstaterat att det finns rester från tidigare industriverksamhet och förorenad mark och sediment, där det precis som SMHI påpekade i sitt remissvar 2023 finns en risk för grumling och frisättning av farliga ämnen i samband med en byggnation i området. Utöver den skada det kan förorsaka på den marina miljön bör en djupare analys av behovet av åtgärder och kostnader för saneringen göras. Erfarenheter från byggnation i andra liknande områden visar på att saneringskostnaderna kan vara betydande och bör därför analyseras ytterligare.

Svensk Sjöfart har tillsammans med Skärgårdsredarna uppdragit åt WSP att genomföra vissa kompletterande beräkningar. Arbetet är ännu pågående men indikationerna från hittillsvarande bedömningar visar att det är högst osannolikt att byggandet av bro enligt det nuvarande förslaget kommer att bli samhällsekonomiskt lönsamt.

Stockholm som ovan,
För föreningen Svensk Sjöfart



Niklas da Silva niklas.da.silva@sweship.se

Senior rådgivare