

Remissyttrande
Datum: 2025-12-02
Diarienummer: LI2025/01587

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Regeringskansliet per e-post:
li.remissvar@regeringskansliet.se,
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande: "Förslag till nationell plan för transport- infrastrukturen 2026-2037"

Sammanfattning

Sjöfarten till och från Vänern är en viktig pusselbit i transportsystemet för mellersta och västra Sverige. De senaste fem åren har arbetet med att gemensamt förbättra förutsättningarna för Vänersjöfarten utvecklats. Arbetet har involverat aktörer från både privat och offentlig sektor, lokalt, regionalt och nationellt. Denna kraftsamling har bl a resulterat i en handlingsplan med tydlig rollfördelning, där åtgärder har genomförts. Vänersamarbetet har agerat som regional koordinator och våra synpunkter på förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037, fokuserar därför på sjöfart.

Våra synpunkter kan sammanfattas i två nedanstående punkter:

- 1) Att slussarna i Göta älv/Trollhätte kanal kvarstår som namngivet och kostnadssatt objekt (XVA300) och att byggstart tidigareläggs, allra senast till år 1–3 (dvs 2026–2028).**
- 2) Att följdinvesteringar (SVR2601) för satsningar på nya slussar i Göta älv/Trollhätte kanal kvarstår som namngivet objekt, men att det också finansieras och planeras i samband med byggnation av nya slussar.**

Detta yttrande stöds även av Vänerregionens Näringslivsråd (VNR).

Synpunkter

1) Behovet av förbättrad tillgänglighet i Göta älv

Sjöfarten i Vänern är en del av det internationella nätverket av vattenvägar och är beroende av en god tillgänglighet i Göta älv/Trollhätte kanal. Slussarna i Göta älv är dock uttjänta 2030 och det är därför viktigt att en byggnation av nya slussar kvarstår som namngivet och kostnadssatt objekt i nationell plan för transportinfrastrukturen. Nya slussar kommer att bidra väsentligt till ökad godsvolym i och med att dessa kommer att tillåta fartyg som uppfyller Europastandard för inre vattenvägar samtidigt som större godsfartyg blir möjliga att köra till och från Vänern. Detta kommer bidra till en ökad konkurrenskraft och ökad mängd gods på Vänern. En stängning av Göta älv/Trollhätte kanal pga försenad eller utebliven byggnation av nya slussar skulle bli förödande för godstransporterna. Detta konstateras bl a i en genomförd utredning på uppdrag av Trafikverket (Tecnocean Consulting, Proj-nr: 1350-1, 2022).

Vänersamarbetet håller inte med delar av konsekvensanalysen i förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen som menar att betydelsen är främst för näringsliv i Värmland. Satsningarna på nya slussar kommer till stor del att gynna även viktigt näringsliv i Västra Götaland och andra närliggande regioner.

Vänersamarbetet ifrågasätter även de delar av konsekvensanalysen i förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen, som beskriver effekterna på avlastningen. De framställs som "försumbart eller marginellt positiva effekter" av avlastning av väg och järnväg då förutsättningarna för insjöfarten bibehålls eller förbättras. Vänersjöfarten står för en viktig samhällsnytta i och med att den avlastar både väg och järnväg och därmed ger ökad kapacitet för persontrafik och gods som behöver nyttja landtransporter. Effekterna är snarare betydande då enbart Vänersjöfarten motsvarar ca 110 000 fler lastbils-transporter och ca 375 fler tåg om sjöfarten bortprioriteras.

Slussarna i Göta älv är dessutom av stor vikt för turistsjöfarten i hela Vänerregionen, Göta kanal, Dalslands kanal och västkusten. Möjligheten att ta sig mellan Vänern, kanalerna och havet, gör båtlivet mer attraktivt för hamnar och besökare med båt. 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, Göta kanal och Dalslands kanal är beroende av att slussarna finns kvar.

Vänersamarbetet ställer sig positiva till att slussarna i Göta älv/Trollhätte kanal kvarstår som namngivet och kostnadssatt objekt (XVA300). Det är dock oroväckande att slussarna inte finns med i den första gruppen av objekt med planerad byggstart. Tidsplanen för slussarnas byggnation har försenats och de bedöms som uttjänta 2030, vilket gör att det är av största vikt att beslut fattas om byggstart inom kort, allra senast till år 1–3 (dvs 2026–2028).

2) Behovet av investeringar i hamnar och farleder

Vänersamarbetet vill även poängtera vikten av att hamnarnas roll i infrastrukturplaneringen synliggörs. Detta är ett område som är tydligt prioriterat i Trafikverkets underlagsrapport om sjöfart. Här betonas också betydelsen av de mindre hamnarna i Sverige och vikten av att ha ett stort nätverk av hamnar i Sverige, särskilt för det regionala näringslivet. Här lyfts bl a hamnarna i Vänern som betydelsefulla för industrin i Vänerområdet (ärendenummer TRV 2023/70321). Vänersamarbetet delar denna slutsats, men vill även påpeka att de mindre hamnarna inte enbart är till nytta för det regionala näringslivet, utan bidrar också till en avlastning av väg och järnväg i stora delar av Sverige. De allmänna hamnarna i Vänern utgör ca 12% av Sveriges 54 hamnar och är strategiskt placerade både ur ett logistik- och försvarsperspektiv. Investeringar i hamnar är en väsentlig förutsättning för att stärka svensk sjöfart, öka konkurrenskraften och bidra till överflyttning av gods från bl a väg till sjö. Det finns kapacitet att

frakta gods via sjöfarten och en överflyttning kan som nämnts avlasta stora delar av väg- och järnvägsnätet, särskilt i de mellersta och södra delarna av Sverige. Det krävs dock att den statliga investeringsgraden i infrastruktur som gynnar sjöfart ökar.

Hamnarna och sjöfarten bör även ses som en del av den beredskapsviktiga infrastrukturen och bli en tydlig del av beredskaps- och kontinuitetsplaneringen för de båda beredskapsmyndigheterna Trafikverket och Sjöfartsverket. Vi instämmer i uttalandet i inriktningsunderlaget att *”transportsystemet behöver bli ännu bättre rustat för att klara höga belastningar som orsakas av oväntade händelser”* (sid 69). Därför vill vi hänvisa till Trafikverkets egen underlagsrapport kring sjöfart som pekar ut sjöfarten som viktig för Sveriges beredskap och totalförsvaret för godstransporter. Här står: *”Sjöfartens betydelse för Sveriges försörjnings-beredskap kan inte nog betonas. En robust transportinfrastruktur, inte minst avseende sjötransporter, har stor betydelse för försörjningstryggheten. Det finns således ett behov av att skydda vitala delar av transportinfrastrukturen samt samhällsviktiga transporter. Att vi har fungerande hamnar för lastning och lossning av gods och passagerare, tillgång till lastbärande fartyg samt dess besättningar, tillgång till varv för reparationer och nybyggnationer samt tillgång till lots och VTS-tjänst är en förutsättning för godstransporter till och från Sverige.”* (sid 35, TRV 2023/70321). Vänersjöfarten är ett exempel på infrastruktur som kan spela en stor roll i totalförsvaret med sitt strategiska läge, i synnerhet för civilt försvar och resilienta transportsystem. Sjöfarten i denna del av Sverige kan täcka stora delar av inlandet i Mellansverige för både person, materiel- och godstransporter, avlasta väg och järnväg samt vara en nyckelfaktor även i nord-sydlig riktning på transporter.

Vänersamarbetet vill se en långsiktig statlig del av finansiering av investeringar i de mindre hamnarna, då dessa är en viktig del av intermodaliteten, av stor socioekonomisk betydelse för den svenska industrin samt kan utgöra en del av beredskapsinfrastrukturen.

I arbetet med att stärka hamnarna och farleder i Vänern har Trafikverket genomfört en utredning kring följdinvesteringar av nya slussar i Göta älv. Som en del av att planera för följdinvesteringar har ägarkommunerna till Vänerhamn därför skrivit under en avsiktsförklaring om investeringar. Kommunerna och även hamnbolaget är beredda att satsa sin del av investeringar för att förbereda för de större fartyg som de nya slussarna kommer att möjliggöra. Vänersamarbetet anser att även staten behöver ta sitt ansvar och se till att följdinvesteringar planeras tillsammans med byggandet av nya slussar i Göta älv. Följdinvesteringarna är en nödvändighet för att få de önskade effekterna av större fartyg och överflyttning av gods från väg och järnväg till sjö.

Vänersamarbetet ställer sig negativa till att inte följdinvesteringar för satsningar på nya slussar i Göta älv/Trollhätte kanal finns med som ett namngivet och kostnadssatt objekt (SVR2601). Det är av stor vikt att följdinvesteringarna finansieras och planeras i samband med byggnation av nya slussar i Göta älv.

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: Grästorp, 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 skapa goda förutsättningar för sjöfart, fiske, vattenreglering samt turism och friluftsliv och på så sätt bidra till en hållbar utveckling kring Vänern.

Om Vänerregionens Näringslivsråd: Vänerregionens Näringslivsråd bevakar och driver frågor inom logistik och transport i Vänerregionen, med stort fokus på Vänersjöfarten. Medlemmarna består bl av hamnar, rederier och

stora varuägare samt representerar även andra transportslag som till exempel Tågoperatörerna och Sveriges Åkeriförening Värmland.