

VAD HÄNDER OM HANDELS- SJÖFARTEN TILL OCH FRÅN VÄNERN UPPHÖR?

En regionalekonomisk konsekvensanalys



Inför den nationella transportplanen (NTP:n) har Trafikverket gjort en åtgärdsvalsstudie för slussarna i Trollhätte kanal, vilka bedöms vara uttjänta 2030 och måste åtgärdas. Västra Götalandsregionen och Region Värmland har, parallellt med Trafikverkets arbete, gett WSP Analys & Strategi i uppdrag att ta fram en regionalekonomisk konsekvensanalys för att få kunskap i vilka effekter en eventuell stängning av slussleden skulle få för handelssjöfarten på Vänern och därmed för regionerna.

WSP har under försommaren genomfört en workshop tillsammans med delar av industrin i regionen för att få en djupare förståelse för hur en avvecklad handelssjöfart skulle komma att påverka dem. Centralt har varit att kvantifiera de konsekvenser som företagen uppskattar kommer att drabba dem. De mätbara effekter som WSP kunde identifiera uppstod endast i Karlstadsregionen, men sammantaget gör författarna bedömningen att en avvecklad handelssjöfart på Vänern sannolikt kommer få större effekter än de i rapporten beskrivna och kvantifierbara konsekvenserna.



Den fullständiga rapporten finns att hämta här:

<http://www.wsp-pb.com/sv/WSP-Sverige/Vilka-vi-ar/Newsroom/Publikationer/Rapporter/>

<http://www.regionvarmland.se/utveckling-tillvaxt/infrastruktur-kommunikationer/utredningar/>

<http://www.regionvarmland.se/utveckling-tillvaxt/infrastruktur-kommunikationer/sjofart/>

Omslagsfoto: Øyvind Lund. Bild sid 3, fotograf: Øyvind Lund. Bild sid 4, Mv EKEN Foto: Thun Bolagen. Bild Sida 7, Gruvöns Pappersbruk Courtesy: BillerudKorsnäs.

Denna folder är tryckt på Nordicpapers, Arctic Silk.



Nuvarande slussled genom Trollhätte kanal fyller 100 år 2016. Dess slussar uppskattas vara uttjänta år 2030. För att bibehålla handelssjöfarten på Väneren har Trafikverket kommit fram till att en ny slussled måste byggas. Alternativet är att handelssjöfarten avvecklas och för att upprätthålla turistsjöfarten renovera 1844 års slussled. Region Värmland och Västra Götalandsregionen har gett WSP Analys & Strategi i uppdrag att ta reda vad som händer om handelssjöfarten på Väneren upphör, utifrån ett regionalekonomiskt perspektiv.

Trafikverkets utredningar visar att det inte finns något renoverings- eller ombyggnadsalternativ för dagens slussled. Detta innebär att utredningsalternativen står mellan att bygga nya slussar i ny sträckning eller att avveckla dagens slussled för handelssjöfart. Detta gör frågeställningen kring slussarna i Trollhätan unik, för det finns inget nollalternativ, där allt rullar på som vanligt.

Investeringen för nya slussar i Trollhätte kanal uppgår till omkring 2,5–3,6 miljarder kronor (2016 års värden). För att avveckla befintliga slussar och vidta åtgärder för att upprätthålla turistsjöfarten uppgår investeringarna till omkring 650 miljoner kronor, enligt Trafikverket.



REGIONALEKONOMISKA KONSEKVENSER

För att beräkna regionalekonomiska effekter av en nedläggning av Vänersjöfarten har modellverktyget rAps (regionalt Analys- och prognosystem) använts. rAps är ett verktyg för att göra olika typer av prognoser och effektanalyser av bland annat befolkning, arbetsmarknad och ekonomi för kommuner, delregioner eller län.

Dessa beräkningar visar att en avvecklad Vänersjöfart beräknas medföra en sysselsättningsminskning på drygt 1 400 årsarbetskraftstillfällen under de första sju åren efter avvecklingen. Denna minskning av sysselsättning i den analyserade regionen uppskattas kosta samhället 53 miljoner kronor per år i snitt i sysselsättningsstöd och inkomstbortfall.

Därutöver beräknas regionens BRP minska med drygt 3 500 miljoner kronor under motsvarande period, vilket motsvarar nästan 5 procent av hela FA-region Karlstads bruttoregionprodukt (BRP) för år 2012.

Årlig kostnad År 1-7

BRP minskning	500 000 000 kr
Sysselsättning och inkomst bortfall	53 500 000 kr
Transportekonomiska kostnader	20 000 000 kr
Total/år:	573 000 000 kr
Totalt över 7 år:	4 011 000 000 kr

TRANSPORTEKONOMISKA KONSEKVENSER

WSP har genomfört en REGFlow-analys för att utreda hur infrastrukturen kring Väneren skulle komma att utnyttjas om handelssjöfarten upphör. Detta för att bedöma kostnader och miljöpåverkan som förändringen medför. Analysen är baserad på de befintliga godsvolymer som hanteras i Vänerhamnarna. För att kunna göra en analys har de alternativa transportvägarna beräknats genom att använda samma grundantaganden som Trafikverkets använder. WSP har sedan gjort en externkostnadsberäkning för att kunna bestämma vad kostnaderna för samhället blir.

Införandet av kravet på max 0,1 procent svavel i fartygsbränslet innebär att Sjöfarten som transportslag är mindre miljöpåverkande och mer samhällsekonomiskt effektivt än vad lastbilen är. Förhållandet mellan transportslagen är, enligt våra beräkningar, att lastbilen är cirka 65 procent dyrare för samhället än om motsvarande gods hade fraktats via sjöfart, baserat på kronor per ton och tonkilometer (kr/tonkm).

Transportarbetet inom Sverige, som uppskattats i scenarioranalysen, blir lägre (23 procent) på grund av att nuvarande flöden måste gå via Göteborg, men i och med lastbilens högre totala samhällskostnader innebär en avveckling av slussarna kostnader för samhället i utsläpp och infrastrukturbelastning på cirka 20 miljoner kronor per år.

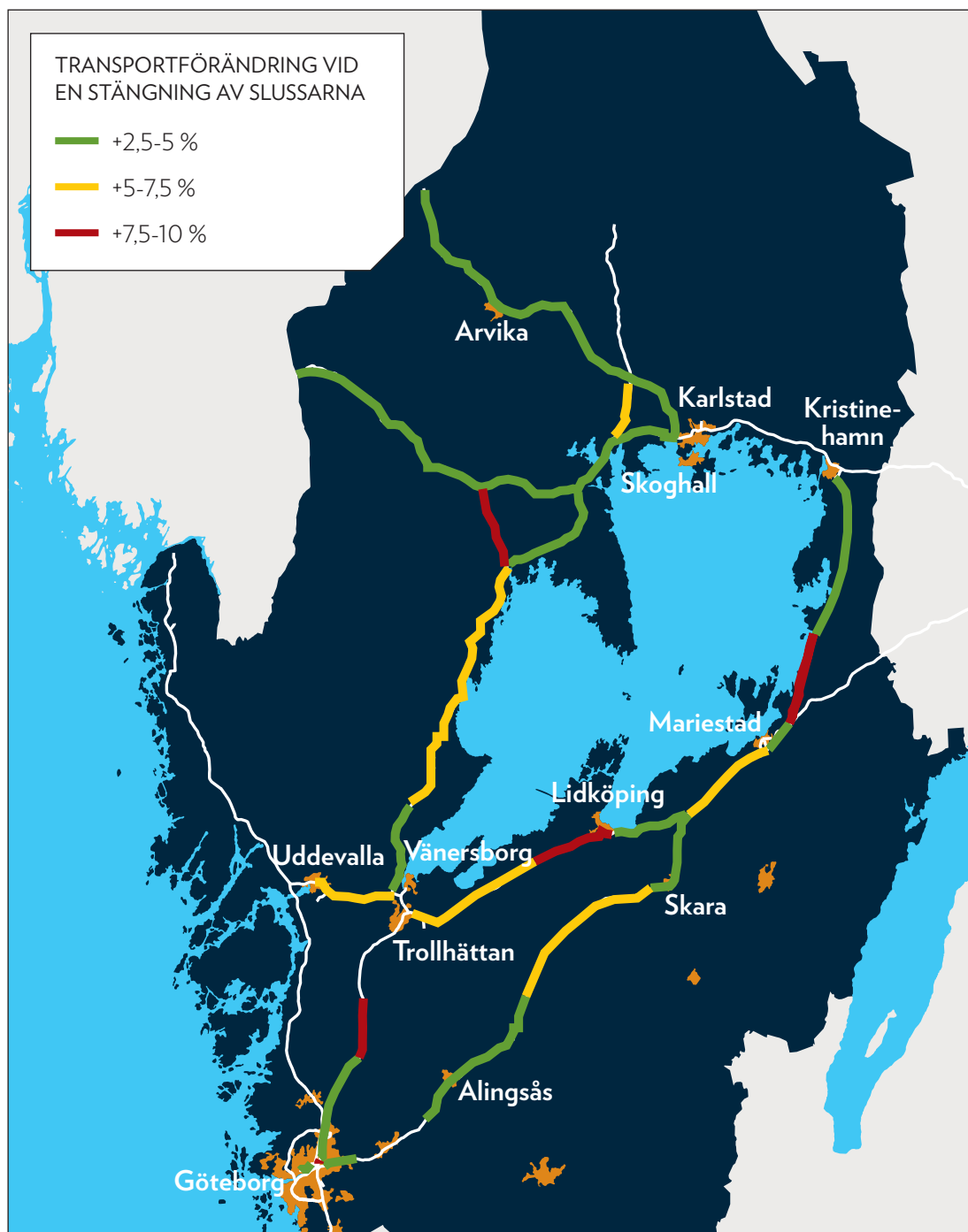
EKONOMISKA EFFEKTER

De mätbara effekter som direkt kunnat härledas till en avveckling av handelssjöfarten på Vänern är delvis kopplade till Valmets gjuteri i Karlstad och delvis på ökade Transportekonomiska kostnader för samhället.

De regionalekonomiska kostnaderna som skulle uppstå vid en avvecklad Vänersjöfart uppskattas därmed till drygt 4 miljarder kronor de första sju åren.

TRAFIKSCENARIO

I den analys WSP har gjort av trafikscenariot är det E45 väster om Vänern som får den genomgående största ökningen, även om vissa stråk får högre punktbelastning i vissa flaskhalsar. E45 är ett viktigt transportstråk såväl lokalt, regionalt som nationellt. Som riksintresse för kommunikation förbinder E45 Göteborgsregionen med Värmland och Norrland.



Den befintliga vägen saknar till stora delar mötesseparering och har en låg standard avseende trafiksäkerhet och framkomlighet enligt Trafikverket.

Enligt vårt scenario kommer den tunga trafiken att öka cirka 5 procent överlag samt upp emot 10 procent på sina ställen. En relativt liten ökning som 5 procent av den tunga trafiken kan innebära konsekvenser för vägar med låg framkomlighet och trafiksäkerhet.

Även väg 44 kring Lidköping påverkas signifikant. Där ökar trafiken med upp till 9,6 procent, vilket innebär ytterligare cirka 80 tunga lastbilar per dygn fördelat över hela året. Detta gods är dock väldigt säsongsbetonat, bestående av spannmål för export och gödsel i import, vilket sannolikt kan komma att skapa stora flaskhalsar och ännu högre trafikbelastningar periodvis, än det i kartan beskrivna värdet.

ARBETSMARKNADSMÄSSIGA KONSEKVENSER

En omedelbar konsekvens av en stängning av slussarna i Trollhättan innebär att Valmets gjuteri, det enda i sitt slag i världen, läggs ner direkt på grund av att deras produkter inte kan fraktas till kunderna. Det

i sin tur leder till att Paper Province-klustret utarmas och världsunik kompetens försvinner.

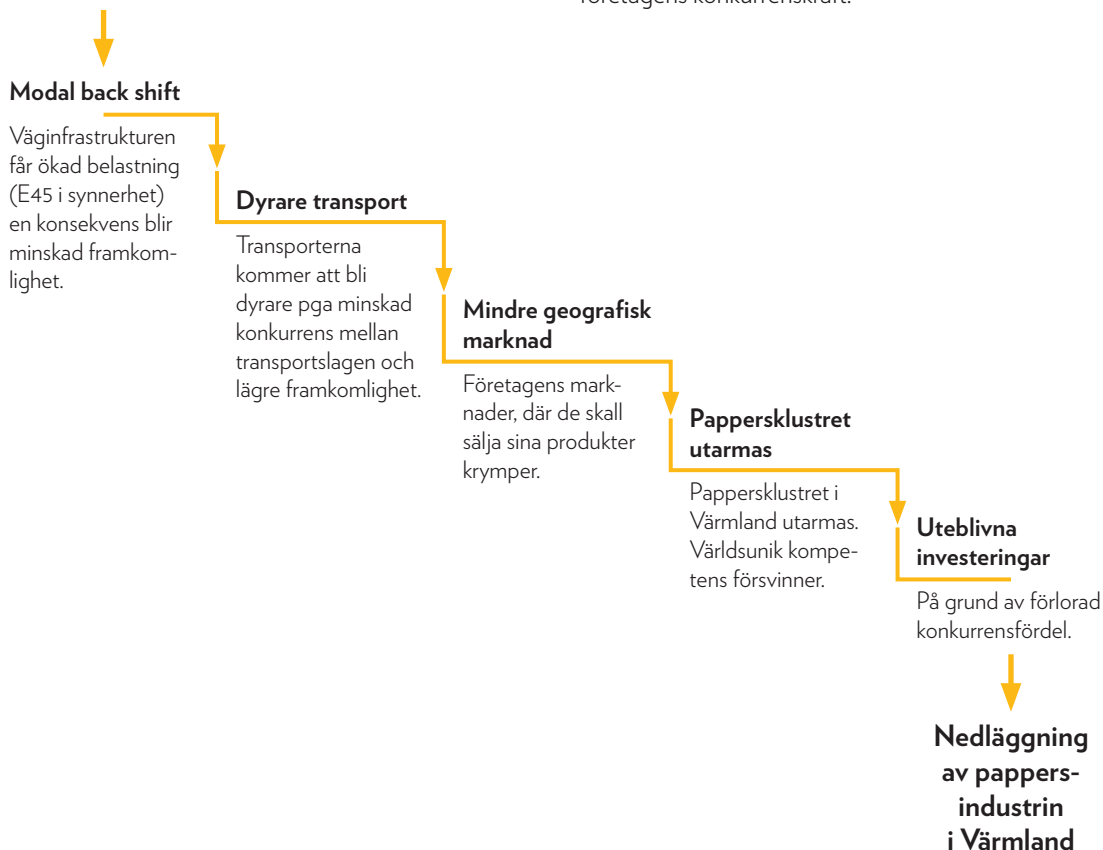
Det som är gemensamt för företagen är att de ligger där de ligger av samma skäl – råvarutillgång eller infrastrukturbehov – vilket gör att de har svårt att omlokalisera sin verksamhet. Företagen i regionen tillhör mogna branscher som i strukturomvandlingens spår följer samma väg som många andra svenska och västerländska industrier och blir center för särskild kompetens. De konkurrerar inte längre med pris utan med kunskap.

FÖRETAGSLOGISTISKA KONSEKVENSER

Övergripande är att om slussarna läggs ned kommer företagen – och framförallt de större aktörerna runt Väneren – behöva rita om hela sin kund-, leverantörs- och konkurrenskarta med en betydligt snävare geografi som resultat. I klartext betyder detta att företagen får en mindre marknad att avsätta sina produkter i.

I denna typ av råvarubaserad industri är läge och tillgång till logistik – sjö, väg såväl som järnväg – avgörande för deras lokalisering och deras fortsatta verksamhet. Försvinner sjöfartsalternativet kommer transporten att bli dyrare på grund av minskad konkurrens mellan transportslagen. Vilket i sin tur skadar företagets konkurrenskraft.

Stängda slussar





SLUTSATSER

- Minskad BRP på cirka 500 miljoner kronor per år
- Sysselsättningsstöd och inkomstbortfall 53 miljoner kr per år
- Ökade samhällskostnader på grund av ökad lastbilstrafik uppgående till ungefär 20 miljoner kronor per år
- Ökad trängsel och minskad framkomlighet på vägnätet runt Vänern.
- Dyrare transporter för konkurrensutsatt exportindustri
- Mindre geografisk marknad för exportföretagen
- Specialistkompetens försvinner, klustret utarmas.

Sammantaget finns det, som en konsekvens av handelssjöfartens upphörande, en överhängande risk för uteblivna investeringar i industrin kring Vänern och på medellång sikt kan det innebära att pappersindustrin dör ut.

WSP gör bedömningen att det finns en potential till ytterligare positiva effekter om staten skulle satsa på att utveckla handelssjöfarten på Vänern.

Om nya slussar skulle byggas medför det troligtvis att satsningar och investeringar genomförs vid de verksamheter som annars skulle drabbas negativt av en stängd slussled.

Billerud-Korsnäs står inför ett beslut om inves-

tering i en ny pappersmaskin vid Gruvöns Bruk, en investering som enligt utsago uppgår till minst 4 miljarder kronor. Även om Vänernsjöfarten inte i sig är avgörande för detta beslut så är det en tydligt påverkande faktor.

Slussarna i en eventuell ny slussled blir ca 15 meter längre än 1916 års slussled och i det finns enkelt realiserbara vinster transportekonomiskt att utnyttja. Det blir till exempel mer företagsekonomiskt hållbart att bedriva reguljär containertrafik via hamnar i Vänern, eftersom fartygen då får en ökad lastkapacitet på cirka 50 TEU's. Detta innebär en ökad last- & injämningsförmåga med cirka 25 procent.

De vattenburna godsflöden som studerats i rapporten utgör en relativt liten del av det totala godsflödet kring Vänern. Omvänt innebär det att det finns potentiella volymer som skulle kunna föras över från den landburna infrastrukturen till sjöfart och bidra till att uppnå transportpolitiska miljömål med ett ökat inrikes transportarbete.

Med ett beslut om nya slussar uppger Ahlmarks Rederi att de, troligtvis skulle genomföra en investering på 200–300 miljoner kronor i tankfartyg. En sådan investering genererar sysselsättning och bidrar även ekonomiskt till regionen precis som andra investeringar som eventuellt genomförs vid en fortsatt Vänernsjöfart.

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikonsultföretag. Vi erbjuder tjänster för hållbar samhällsutveckling inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Bredd och mångfald kännetecknar

våra medarbetare, kompetensområden, kunder och typer av uppdrag. Tillsammans har vi 34 000 medarbetare på över 500 kontor i 40 länder. I Sverige har vi omkring 3 500 medarbetare.

WSP Sverige AB
Arenavägen 7
121 88 Stockholm-Globen
Tel: 010-722 50 00
www.wspgroup.se

