

# CHALMERS



## Vänersjöfartens framtid.

*Konsekvenser vid en nerlagd Vänersjöfart samt faktorer som påverkar Vänersjöfarten.*

*Kandidatarbete sjökaptensprogrammet*

Mikael Runnsjö

Daniel Lindgren

Institutionen för sjöfart och marin teknik  
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA  
Göteborg, Sverige, år 2014  
Rapportnr. SK-14/167



RAPPORTNR. SK-14/167

## Vänersjöfartens framtid

Konsekvenser vid en nerlagd Vänersjöfart samt faktorer som påverkar  
Vänersjöfarten

Mikael Runnsjö  
Daniel Lindgren

Institutionen för sjöfart och marin teknik  
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA  
Göteborg, Sverige, 2014

Mikael Runnsjö

Daniel Lindgren

© Mikael Runnsjö, 2014.

© Daniel Lindgren, 2014

Rapportnr. SK-14/167

Institutionen för sjöfart och marin teknik

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon + 46 (0)31-772 1000

Tryckt av Chalmers

Göteborg, Sverige, 2014

## **Vänersjöfartens framtid.**

Konsekvenser vid en nerlagd Vänersjöfart samt faktorer som påverkar Vänersjöfarten.

## **The future of shipping in Lake Vänern.**

Consequences of an abandoned shipping in Lake Vänern and factors affecting the shipping industry in Lake Vänern.

Mikael Runnsjö

Daniel Lindgren

Institutionen för sjöfart och marin teknik

Chalmers tekniska högskola

## **Sammanfattning**

Slussarna i Trollhättan beräknas vara uttjänta år 2030. Ett beslut om nya slussar kontra stängning av slussarna, som skulle leda till en nedläggning av Vänersjöfarten, måste tas. Syftet med rapporten är att utforska hur transporter till och från Vänerregionen kommer påverkas om slussarna läggs ner. Rapporten behandlar även frågan om det finns ytterligare faktorer som påverkar beslutet om nya slussar. För att besvara frågeställningen så har intervjuer genomförts med beslutsfattare inom industrier, rederier och statliga verk, samt personer insatta i ämnet.

Resultatet indikerar att det kommer bli en stor påverkan på både industrier och rederier som opererar i området. Brofrågan har visat sig vara en avgörande faktor för slussarna och transporter som görs via Göta älv, då den tänkta lågbron leder till begränsningar av sjöfarten och slussarnas lönsamhet ifrågasätts om transporterna skulle minska.

Författarna vill visa på behovet av en fortsatt Vänersjöfart och dess utveckling. En stor del av Vänerregionen är beroende av en fungerande sjöfart. Västragötalandsregionen är en industrität region och skulle drabbas hårt av en nerlagd inlandssjöfart.

**Nyckelord:** Vänern, Slussar, Trollhätte kanal, Göta älv, Lågbro.

## **Abstract**

The locks in Trollhättan are expected to be worn-out by 2030. A decision whether to invest in new locks or close the locks, which would lead to the closure of Lake Vänern, must be taken. The purpose of this report is to explore how transportation to and from the region around Lake Vänern will be affected if the locks are closed. The report also addresses the question of whether there are additional factors that influence the decision on the new locks. To answer the question, the authors have interviewed decision-makers from industries, shipping companies, government authorities and people familiar to the matter.

The result indicates that there will be a large impact on both industries and companies operating in the region. The new planned bridge in Gothenburg has proved to be a crucial factor for the locks and shipments made via the Göta River. The new low bridge leads to more limitations of shipping and the profitability of the locks is questioned if transports would decrease.

The authors would indicate the need for continued shipping via Lake Vänern and its development. Much of the region around Lake Vänern is dependent on functional shipping. The region Västra Götaland is an industrial dense region and would be greatly impacted by an abandoned inland shipping transportation.

**Keywords:** Lake Vänern, Locks, Trollhätte Chanel, Göta River, Low bridge.

## **Förord**

Att sammanställa detta examensarbete har varit ett roligt och framförallt intressant. Vi är själva nöjda med vad det har resulterat i, ett resultat som inte hade varit möjligt utan det oerhört hjälpsamma bemötande vi fått under arbetets gång. Vi skulle därför vilja tacka alla som har ställt upp på intervjuer och hjälpt oss att sammanställa vårt resultat. Vi vill även tacka vår examinator Ida-Maja Hassellöv och handledare Martin Larsson för utmärkt handledning. Ett tack skall även Clas Ohlsson och Malin Werner ha för hjälpen med att bearbeta texten.

## Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	I
Abstract .....	II
Förord .....	III
Figurförteckning .....	VI
Tabellförteckning .....	VI
Ordlista .....	VI
1. Introduktion till rapporten .....	1
1.1 Syfte .....	2
1.2 Frågeställning .....	2
1.3 Avgränsningar .....	2
2. Bakgrund .....	3
2.1 Göta älvs slussar .....	3
2.1.1 Slussarnas historia .....	3
2.2 Vänerregionens transportbehov och transportmöjligheter .....	4
2.2.1 Industrier och företag .....	4
2.2.2 Hamnarna i Vänern .....	6
2.2.3 Trafikverkets bedömning av godsflöden om slussarna stängs .....	6
2.3 Valet av transport .....	7
2.3.1 Sjöfart .....	7
2.3.2 Järnväg .....	8
2.3.3 Lastbilstrafik .....	9
2.4 Byggandet av en lågbro i Göteborg .....	9
2.4.1 Mark- och miljödomstolens beslut .....	9
2.4.2 Inkomna yttranden till Mark- och miljödomstolens dom .....	10
2.5 Väneröverenskommelsen .....	11
3. Metod .....	12
3.1 Intervjuer .....	12
3.1.1 Urval av intervjuobjekt .....	12
3.1.2 Erik Thun AB .....	13
3.1.3 Lantmännen .....	13
3.1.3 Analys av intervjudata .....	14



3.2 Litteratursökning .....	14
3.4 Etik .....	14
4. Resultat.....	15
4.1 Hur kommer transporterna från Vänern påverkas av en stängning av slussarna i Trollhättan? .....	15
4.1.1 Resultat av intervjuer .....	15
4.2 Finns det andra faktorer som kan påverka ett beslut om slussarnas framtid? .....	17
4.2.1 Den nya planerade bron i Göteborg .....	17
4.4.2 Väneröverenskommelsen .....	18
5. Diskussion .....	19
5.1 Hur kommer transporterna från Vänern att påverkas av en stängning av slussarna i Trollhättan? .....	19
5.2 Finns det andra faktorer som kan påverka ett beslut om slussarnas framtid? .....	20
5.2.1 Den nya planerade bron i Göteborg .....	21
5.2.2 Väneröverenskommelsen .....	22
5.3 Metoddiskussion.....	23
6. Slutsatser .....	24
7. Förslag på framtida forskning .....	25
Källförteckning.....	26
Muntliga respondenter.....	27
Bilagor.....	28
Bilaga 1 - Diskussionsunderlag till Bertil Arvidsson rörande Slussarna i Trollhättan och Vänersjöfarten. ....	28
Bilaga 2 - Intervjufrågor till Erik Thun AB rörande Slussarna i Trollhättan och Vänersjöfarten. ....	29
Bilaga 3 - Intervjufrågor till Lantmännen rörande Slussarna i Trollhättan och Vänersjöfarten. ....	30
Bilaga 4 - Intervjufrågor till Bertil Hallman på Trafikverket rörande Slussarna i Trollhättan. ....	31
Bilaga 5 - Väneröverenskommelsen .....	32

## Figurförteckning

Figur 1: Geografisk spridning av arbetstillfällen i Vänersjöfartens upptagningsområde. <i>Källa: WSP med data ifrån SCB (Trafikverket, 2013)</i> .....	4
Figur 2: Transportsätt till och från industrier i Vänerregionen. <i>Konstruerad med data från Attityds rapport, "Potential för Vänersjöfarten!"</i> . Källa (Attityd , 2007).....	5
Figur 3: Anledning till att industrier och företag kring Vänern väljer sjöfart som transportslag. <i>Konstruerad med data från Attityds rapport, "Potential för Vänersjöfarten!"</i> . Källa: (Attityd , 2007).....	8
Figur 4: Lantmännens spannmålsanläggningar (t.v) och foderfabriker (t.h) Källa: (Lantmännen, 2014c) .....	13

## Tabellförteckning

Tabell 1: Gods hanterat av hamnarna i Vänern 2010. <i>Tabell konstruerad med data från Trafikverket. Källa: (Trafikverket, 2013)</i> .....	6
Tabell 2: Antal broöppningar mellan 2000-2012. <i>Konstruerad med data från mark- och miljödomstolens dom mål 2557-13. Källa (Mark och miljödomstolen, 2014)</i> .....	9

## Ordlista

- 
- Vänermax – Båt vars storlek är anpassad för Trollhättans slussar
- Trollhätte kanal – Kanalen som sträcker sig från Göteborg till Vänersborg
- BRP - Brutto Regional Produkt
- BNP - Brutto National Produkt
- Segelfri Höjd – Höjden från vattenytan till ett överhängande objekts lägsta punkt.
- Yankee-cylinder – Ett tryckkärl som används vid torkning av papper i pappersindustrin.

## 1. Introduktion till rapporten

Göta älv har under lång tid haft stor betydelse för industrier vid Vänern likväl för de längs med älven. Idag finns det ett flertal företag som nyttjar vattendraget för sina transporter och på älven fraktas idag cirka 2 000 000 ton gods per år (Vänerhamn AB, 2014). Staten skall under de kommande åren besluta huruvida denna del av den svenska sjöfarten skall få fortsätta eller om andra alternativ måste hittas. År 2030 bedöms slussarna i Trollhättan vara utslitna.

Trafikverket utreder idag huruvida det är intressant att bygga ut slussarna i Trollhättan eller om de skall stängas helt. Detta kommer att påverka industrier såväl som rederier som bedriver verksamhet i Vänerområdet. Idag finns det endast begränsade konsekvensanalyser gjorda för hur en avstängning alternativt begränsning av Vänersjöfarten kommer att påverka industrierna och rederierna som transporterar gods på Göta älv. Skulle slussarna i Trollhättan stängas för handelssjöfarten så måste godset fraktas med ett annat transportslag. Detta innebär både logistiska och ekonomiska utmaningar (Trafikverket, 2013).

Göteborgs kommun har beslutat att ersätta den befintliga Götaälvbron med en ny, då den gamla är utsliten och det finns risk att den kollapsar. I de förslag som Göteborgs kommun har lämnat så kommer den nya bron ha en segelfrihöjd på 13 meter till skillnad från dagens bro med en segelfrihöjd på 19 meter. Detta kan innebära problem för sjöfarten och de fartyg som idag trafikerar älven (Mark- och miljödomstolen, 2014). Beslutet om nya slussar i Trollhättan kan komma påverkas av detta då den nya bron kan innebära ytterligare restriktioner för sjöfarten. Detta kan leda till att de nya slussarna visar sig vara olönsamma.

## **1.1 Syfte**

Syftet med rapporten är att fastställa huruvida en eventuell stängning av Trollhättans slussar skulle påverka transporter och godsmängderna från Väneren. Den utreder även om det finns yttre faktorer som påverkar ett eventuellt beslut i fråga om nya slussar.

## **1.2 Frågeställning**

Frågeställningen är följande:

- Hur kommer transporter från Väneren påverkas av en stängning av slussarna i Trollhättan?
- Finns det andra faktorer som kan påverka ett beslut om slussarnas framtid?

## **1.3 Avgränsningar**

Rapporten avgränsar sig till Väneren och de rederier som idag trafikerar dess vatten. Rapporten fokuserar på bulktransporter och de industrier som transporterar sina produkter i bulkform. Styckegods och tanktransporter avhandlas inte i denna rapport. Rapporten redogör inte för hur en eventuell stängning av slussarna kommer påverka turismen i Vänerområdet. Den undersöker inte den eventuella miljöpåverkan en omlastning av gods kan ha. Rapporten berör inte ett eventuellt införande av EU:s direktiv för inre vattenvägar.

## 2. Bakgrund

Detta kapitel kommer att behandla en övergripande bakgrund kring slussarna i Trollhättan och Göta älv som transportled. Därefter beskrivs regionens transportbehov och företagsklimat samt vilka faktorer som spelar in när ett företag väljer transportmedel. Sist i kapitlet tas bakgrundsfakta om lågbron och Väneröverenskommelsen upp, faktorer som bedöms påverka slussarnas lönsamhet.

### 2.1 Göta älvs slussar

Idag finns det ett flertal industrier som utnyttjar Göta älv som transportled för sina produkter och råvaror. De största hamnarna i Vänern är Lidköping, Mariestad, Kristinehamn och Skattskär. Där lastas gods på fartyg som sedan med hjälp av Göta älv tar sig ut i Kattegatt och vidare till Europa. Skulle slussarna i Trollhättan stängas så måste detta gods transporteras med hjälp av andra transportmedel (Trafikverket, 2013).

För att transportera gods från Västerhavet till Vänern så måste man passera sex stycken slussar då det är en nivåskillnad på 43,9m. Dessa slussar är utspridda på ett flertal olika ställen; de finns i Lilla Edet, Trollhättan och i Vänersborg. Den första slussen ligger i Lilla Edet och har en lyfthöjd på 6 meter. I Trollhättan finns det fyra stycken slussar som totalt har en lyfthöjd på cirka 32 meter. Den sista slussen i Vänersborg lyfter sedan de resterande 6 meterna. Slussarna är konstruerade med el/mekanisk drift med luckor och portar. De är konstruerade med en dubbel botten vilket gör att vattenflödet fördelas jämt över hela slussen och skapar på så sätt ett lugnt vattenflöde både vid fyllning och vid tömning. De slussar som finns idag har en kapacitet på drygt 4000 ton och är 89 meter långa, har en bredd på 13,4 meter och ett maximalt tillåtet djupgående på 5,4 meter (Sjöfartsverket, 2014b).

#### *2.1.1 Slussarnas historia*

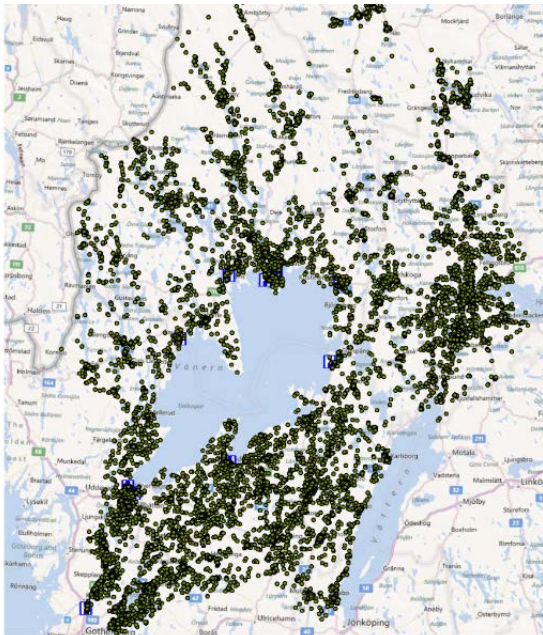
Den slussled som idag används färdigställdes på 1910-talet men har anor tillbaka till 1500-talet och Gustav Vasa, som hade en vision om en vattenväg (senare omnämnd som Svea Kanal) genom Sverige. Eftersom det inte fanns ett tillfredsställande väg och järnvägsnät insåg Sverige att en kanal genom landet skulle kunna vara ett attraktivt alternativ för att frakta stora mängder gods (Hallberg, 1990). En annan anledning till att skapa en vattenväg genom Sverige var för att undslippa den tull som Danmark år 1429 hade upprättat i Öresund. Tullen var starkt bidragande till kriget som bröt ut 1643 och vid freden i Brömsebro 1647 fick Sverige tullfrihet. Denna frihet drogs dock in efter påtryckningar från England vid freden i Frederiksborg år 1720 efter det stora nordiska kriget, detta till trots att då Sverige ägde land vid Öresundskusten sedan 1679. Denna tull fanns kvar fram till år 1857 (Gunnarson, 1998).

Den första slussen som är belägen i Lilla Edet togs i bruk redan i 1607 medan de första slussarna i Trollhättan inte öppnades förrän den 14 augusti år 1800; detta på grund av att fallen i Trollhättan innebar stora konstruktionstekniska svårigheter. Vid denna invigning kunde fartyg för första gången passera obehindrat från Vänern till Västerhavet. Trollhätte

kanal var dock inte tillräckligt stor för att harmonisera med Göta kanal som färdigställdes år 1832 och byggdes därför ut redan 1838-1844 (Hallberg, 1990).

## 2.2 Vänerregionens transportbehov och transportmöjligheter

Vänerregionen transporterar idag knappt två miljoner ton gods via Vänern, vilket resulterar i ungefär fyra båtar per dygn på Göta älv. Upptagningsområdet är koncentrerat till städer och tätorter, men sträcker sig, som redovisas i figur 1, från Borlänge i norr till Göteborg i söder.

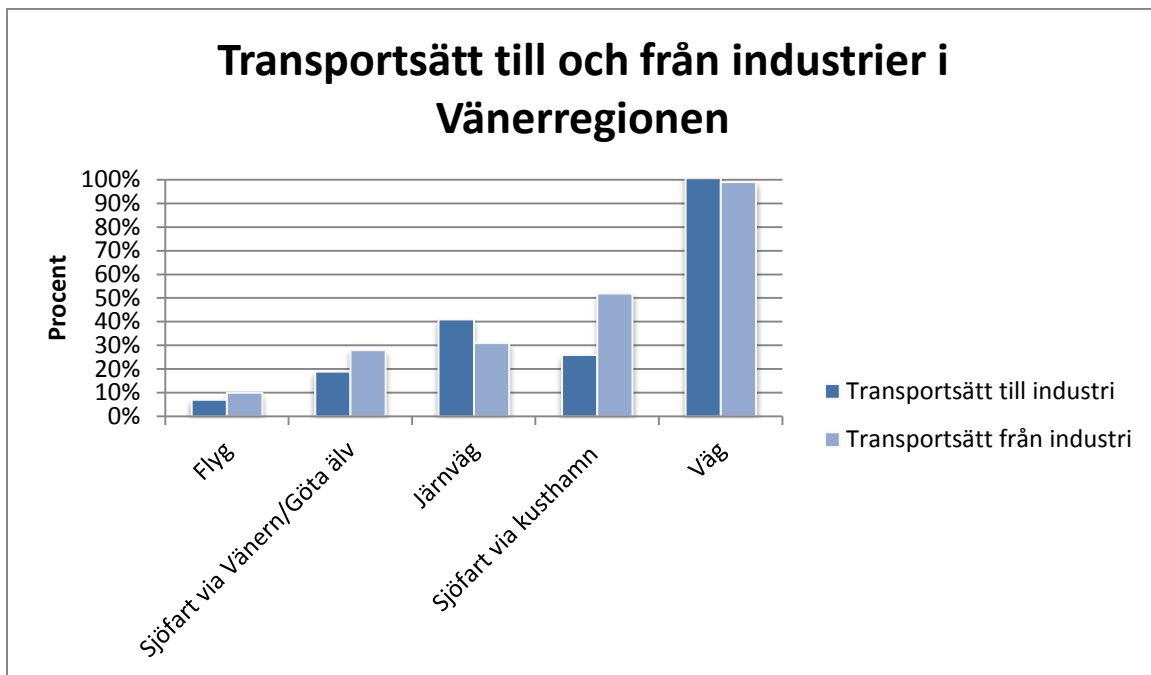


Figur 1: Geografisk spridning av arbetstillfällen i Vänersjöfartens upptagningsområde. *Källa: WSP med data ifrån SCB (Trafikverket, 2013)*

### 2.2.1 Industrier och företag

Företagen inom Vänerregionens upptagningsområde utgörs idag, sett till BRP, till stor del av industrier. Industrierna inom upptagningsområdet står idag för 30 % av BRP, en siffra som bedöms komma stiga till 34 % år 2030. Jämförelsevis ligger BNP för industrierna idag runt 20 %. Industrierna i regionen är verksamma inom ett antal olika branscher där skogsbruk, jordbruk, stål- och metallverk samt jord och mineralbrytning är dominerande (Trafikverket, 2013).

Enligt den enkätundersökning, som gjordes av Attityd 2007, använder 19 % av industrierna sjöfart via Vänern för transporter av gods till industrierna. Tjugoåtta procent av industrierna använder sjöfarten för transporter från industrierna, vilket redovisas i Figur 2. Figur 2 beskriver även vilka andra transportslag som används av industrierna i Vänerregionen. Där beskrivs även att alla industrierna använder vägtransporter för att transportera gods till industrierna och 99 % använder vägtransporter för sina transporter från industrierna. Vidare angav även en fjärdedel av företagen att de var intresserade av att transportera mer gods på Vänern (Attityd , 2007).



Figur 2: Transportsätt till och från industrier i Vänerregionen. *Konstruerad med data från Attityds rapport, "Potential för Vänersjöfarten!"*. Källa (Attityd , 2007)

### 2.2.2 Hamnarna i Vänern

De största hamnarna i Vänern gick 1994 samman i ett gemensamt företag, Vänerhamn AB. Vänerhamn AB blev därmed den största aktören vad gäller hanterat gods i Vänern. Företaget ägs till 90 % av kommunerna i området, resterande ägs av Lantmännen. Fem av de största hamnarna, Karlstad, Kristinehamn, Lidköping, Otterbäcken och Gruvön, hanterade drygt 1,8 miljoner ton gods 2010, vilket motsvarar 96 % av den totala godsvolymen. Tabell 1 visar hur mycket varje hamn hanterade.

Tabell 1: Gods hanterat av hamnarna i Vänern 2010. *Tabell konstruerad med data från Trafikverket. Källa: (Trafikverket, 2013)*

Hamn	Ton gods hanterat 2010
Karlstad	315 000
Kristinehamn	215 000
Lidköping	420 000
Otterbäcken	340 000
Gruvön	545 000

### 2.2.3 Trafikverkets bedömning av godsflöden om slussarna stängs

Trafikverkets rapport beskriver hur godset kommer att flyttas från sjöfarten till järnväg och väg. Utredningen bedömer att 2030 års godsmängd kommer att motsvara 140 000 lastbilar och 1500 tåg extra som belastar infrastrukturen. En V-maxbåt beräknas motsvara 135 lastbilar eller fem godståg. Vidare påvisas att utrikeshandeln troligtvis kommer att flyttas från väst till öst och därmed kommer endast en mindre mängd gods genom Göteborg. Rapporten nämner även att det finns företag som är helt beroende av sjöfarten på grund av godsets dimensioner. Metso Papers som fraktar yankee-cylindrar på älven tas upp som ett exempel på företag som inte har något annat alternativ än att köra sitt gods med båt. Rapporten säger däremot ingenting om hur godsmängderna i allmänhet skulle påverkas vid en förflyttning av transporterna från sjöfart (Trafikverket, 2013).

Den totala belastningsökningen av infrastrukturen från långtradare bedöms till ca 3 %. Denna ökning kommer främst koncentreras till väg E45 och väg 44 vidare till Uddevalla. Tågtrafiken bedöms öka på Älvsborgsbanan samt Norge/Vänernbanan. Trafikverkets bedömning är att det inte kommer att finnas några kapacitetsproblem på dessa sträckor. Däremot bedöms infrastrukturen vara otillräcklig i de berörda hamnstäderna, till exempel Uddevalla (Trafikverket, 2013).



## 2.3 Valet av transport

Valet av transport för ett företag bedöms på ett flertal olika grunder. Kortfattat kan sägas att transportens kvalitet vägs emot kostnaden för transporten (Trafikanalys, 2012). Vilka kvaliteter som är viktiga varierar från företag till företag. För en industri utan lagringsmöjligheter blir t.ex. punktlighet och frekvens en viktig kvalitet i valet av transport medan ett företag med stora lagringsmöjligheter kan försaka detta. I detta stycke förklaras de olika transportmedlens för- och nackdelar. Transport med flyg är inte relevant för transportsträckan som uppsatsen avser och tas därför inte upp.

### 2.3.1 Sjöfart

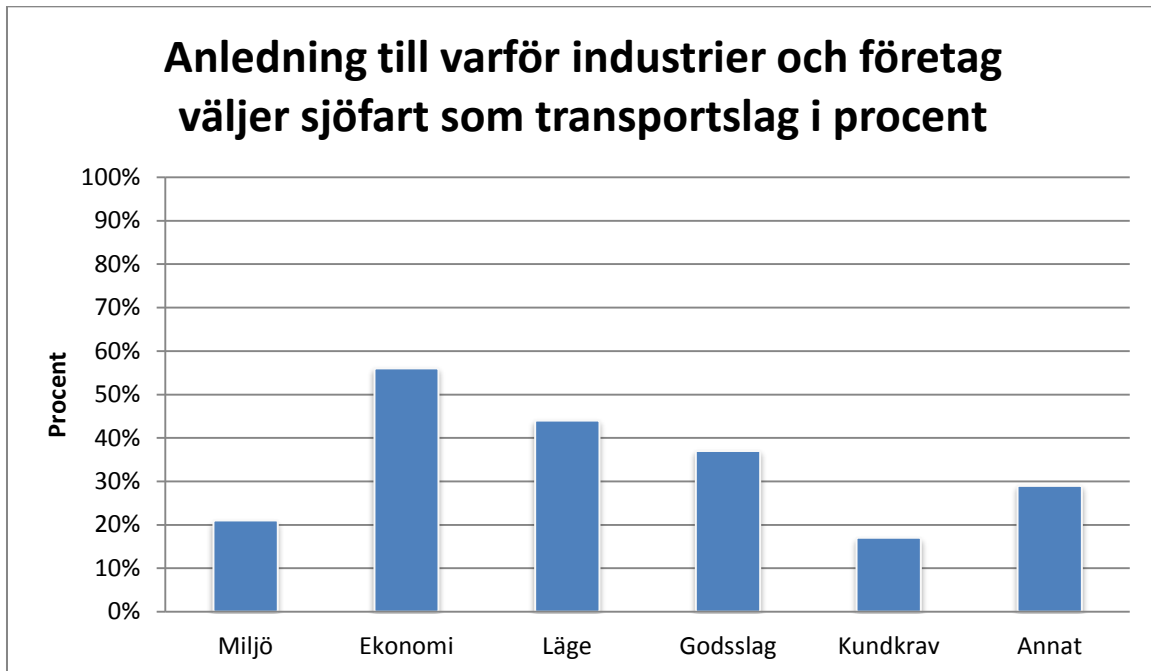
Sjöfarten är det transportmedel som står för den absolut största delen av internationell frakt till och från Sverige. Av all export/import har 90 % av allt gods någon gång lastats på båt. Detta beror på en rad olika transportfördelar som resulterar i ett lågt transportpris.

Den största fördelen med sjöfarten är de goda skalningsmöjligheter som sjötransporter tillåter. Med skalning menas att transportkostnaden inte är linjär med mängden gods som fraktas. Inom sjöfarten är bunkerkostnaderna och personalkostnaderna den största utgiften för transportören. Dessa utgifter är i det närmaste konstanta i jämförelse mot den godsmängd som skeppas. Ett fartyg som lastar 300 000 ton kräver inte tio gånger så stor besättning som ett fartyg som lastar 30 000. Det kräver inte heller tio gånger så stort maskineri. Andra fördelar med sjötransporter är dess säkerhet, samt låga miljöpåverkan jämfört med bil och flyg om man ser till utsläpp av koldioxid per ton/km (Trafikanalys, 2012).

Om man ser till transportmedlens möjligheter vad det gäller att transportera gods till utlandet finns ännu en stor fördel. Till skillnad från tåg och bil så är sjöfarten inte bunden till någon infrastruktur utöver hamnar och kanaler.

Sjöfartens nackdelar är att fartygen är långsamma och inte kan hålla samma avgångsfrekvens som övriga transportmedel. Detta ger upphov till större kapitalbindning för de företag som nyttjar sjöfart, jämfört med de som inte gör det (Trafikanalys, 2012).

En undersökning har gjorts av Attityd (2007), där de frågat industrier och företag verksamma i Vänerregionen vilka faktorer som har varit avgörande när de valt sjöfarten som transportslag. Figur 3 redovisar vad dessa industrier har svarat. Figuren visar att ekonomin är den mest avgörande faktorn, 57 % av företagen har angett detta som en anledning. Läget har varit avgörande för 44 % av industrierna och 37 % har svarat att det är deras gods som har varit den avgörande faktorn.



Figur 3: Anledning till att industrier och företag kring Vänern väljer sjöfart som transportslag. Konstruerad med data från Attityds rapport, "Potential för Vänersjöfarten!". Källa: (Attityd , 2007)

### 2.3.2 Järnväg

Järnvägen står i Sverige för 35 % av all landbaserad godstransport. Den har många likheter med sjöfarten ur ett logistiskt perspektiv. Den bygger på storskaliga godsmängder och medför därmed en låg transportkostnad (Trafikanalys, 2012).

En stor nackdel med järnväg är att den är bunden till de destinationer där räls är lagd och godset måste därför omlastas till andra transportmedel för att fraktas till andra destinationer. Detta kan leda till att tidsåtgången, säkerheten samt lastens integritet påverkas. Ett annat stort problem specifikt för Sverige är att det på många transportsträckor råder stor trängsel på den befintliga rälsen. Detta leder till att mängden gods som transporteras med tåg inte kan öka utan omfattande samhällskostnader (Trafikanalys, 2012).

### 2.3.3 Lastbilstrafik

Lastbilstrafiken är det dominerande transportmedlet för frakt inom Sverige. Med stor flexibilitet och möjlighet till många avgångar blir det ett mycket attraktivt transportmedel för företag som producerar i mindre skala och som inte skall frakta längre sträckor. I många fall är lastbilarna även den sista länken i ett större transportsystem, där omlastning sker från båt, flyg och tåg. Lastbilarna ger dock mycket begränsad möjlighet till skalning och blir för större godsmängder och längre transportsträckor olönsam (Trafikanalys, 2012).

## 2.4 Bygandet av en lågbro i Göteborg

Det kommer att byggas en ny bro över Göta älv. Denna bro har en föreslagen segelfri höjd på 13 meter. Detta kan innebära problem för sjöfarten och dess utveckling samt komma att påverka beslutet om nya slussar i Trollhätte kanal.

### 2.4.1 Mark- och miljödomstolens beslut

Den 15 september lämnade Mark- och miljödomstolen sitt beslut om anläggandet av en ny bro över Göta älv för väg-, spårväg-, gång och cykeltrafik. I domen görs det gällande att det finns möjlighet att passera den förslagna bron med 15 lastfartyg per dygn med undantag för de mest belastade timmarna, 06-09 och 15-18. Men detta är endast en provisorisk föreskrift som skall utvärderas under en femårs-period, där Göteborgs kommun årligen skall redovisa statistik för relevant trafik på Göta älv och antal broöppningar till mark- och miljödomstolen (Mark- och miljödomstolen, 2014).

Tabell 2 visar antalet passerade fartyg och antalet broöppningar som gjorts. Dessa data är underlag för sjöfarten inför det planerade bytet av den befintliga Göta älvbron i Mark- och miljödomstolens dom.

Tabell 2: Antal broöppningar mellan 2000-2012. *Konstruerad med data från Mark- och miljödomstolens dom mål 2557-13. Källa (Mark- och miljödomstolen, 2014)*

Tidsperiod	Antal fartyg som passerat/år	Antal broöppningar/år
Början av 2000-talet	>2000 fartyg	*
2006-2008	Ca 2000 fartyg	Ca 1000 öppningar
2012	1 068 fartyg	485 öppningar

\* Värde saknas

De öppningar som är redovisade i tabell 2 gäller för dagens bro med en segelfrihöjd på 19,5 meter och inte på den planerade bron med en lägre segelfrihöjd. Dessa öppningar är enbart gällande handelsfartyg och ej för servicebåtar och tur- och chartertrafiken samt segelbåtar. I juli månad passerar det ca 40 segelbåtar/dygn av vilket ca 5 % idag behöver öppning (Mark- och miljödomstolen, 2014).

Domen tar upp nödvändigheten med nya slussar för en möjlighet att utveckla Vänersjöfarten och tar upp trafikverkets stråkstudie (Trafikverket, 2013) där trafikverket ser en möjlighet för framtida transporter 2030 som ligger 50-100 % över nivån 2010, vilket skulle medföra att ca 10 fartyg skulle passera Göteborg per dag och att alla dessa fartyg troligtvis kommer behöva en broöppning om en låg bro skulle komma att byggas (Mark- och miljödomstolen, 2014).

#### ***2.4.2 Inkomna yttranden till Mark- och miljödomstolens dom***

Sveriges redareförening tillsammans med Erik Thun AB, Ahlmarks Lines AB och Surte åkeri m.fl. har lämnat yttranden på mark- och miljödomstolens beslut. De påpekar att de underlag som Göteborgs kommun bygger sin utredning på, Stadsbyggnadskontorets samrådshandling, är från 2009. Kommunen har inte tagit hänsyn till Trafikverkets stråkstudie från 2013. Bolagen anser att Kommunen i samrådshandlingen inte har beskrivit trafiken på Göta älv korrekt då antal broöppningar som krävs (se tabell 2) är för dagens segelfri höjd och inte på den av kommunen förslagna bro med en segelfri höjd på 13 meter, vilket ger en missvisande bild över hur många öppningar som kan komma att krävas i framtiden.

Kommunen har dessutom skrivit i samrådshandlingen att flera av de båtar som regelbundet passerar dagens bro byggts om med fällbara master för att slippa broöppningar. Dessa åtgärder är verkningslösa om den föreslagna bron skulle byggas. Bolagen anser att samrådshandlingen felaktigt har beskrivit att problemet med höjden kan lösas genom ombyggnation (Mark- och miljödomstolen, 2014).

Samrådshandlingen beskriver sjöfarten som avtagande vilket är helt emot den bedömning som Trafikverket har gjort samt behandlar inte den eventuella ökning som kan ske vid införandet av inre vattenvägar. Bolagen påpekar även att den konsekvensanalys som gjorts av kommunen inte beskriver konsekvenserna för sjöfarten på Göta älv förutom att broöppningar på sikt kan behöva begränsas till 00:00-06:00 (Mark- och miljödomstolen, 2014)

Bolagen ställer sig frågande i sin överklagan till mark- och miljööverdomstolen gällande de operativa öppningstiderna. Kommunen säger att en broöppning kommer att ta ca 8-10 minuter men motsvarande tid för liknade broar ligger på 15 minuter. De har även lyft frågan hur länge det skulle ta för två fartyg att passera åt olika håll. De har efter samtal med lotsar och befälhavare kommit fram till att en broöppning för två fartyg som ämnar passera åt två olika håll kan komma att ta upp till 30 minuter. Med spärrtider så kommer troligtvis flera fartyg ansamlas i väntan på öppning vilket kan leda till broöppningar som varar över en timme (Mark- och miljööverdomstolen, 2014).

Lantmännen har i ett eget yttrande till Mark- och miljödomstolens dom (2014), kungjort att de är kraftigt beroende av befintliga och framtida möjligheter att trafikera Göta älv. Skulle en ny bro med lägre höjd än dagens byggas skulle detta innebära stor ekonomisk påverkan för

ökade väntetider vid öppningar och merkostnader för de ändrade transporter. Det skulle även vara en stor försvåring av Lantmännens verksamhet då det med en lägre bro kommer uppstå störningar och begränsningar i transportflödet.

Lantmännen ser en stor utvecklingspotential för transporter av spannmål in och ut ur Vänern med en bibehållen seglingsfri höjd längs Göta älv. Det är för Lantmännen av yttersta vikt att fortsatt kunna transportera gods till och från Lidköpingsområdet med hjälp av Göta älv. Det vore förödande för Lantmännen om det vore så att det infördes ytterligare begränsningar på fartygen som kommer att kunna trafikera älven. Skulle trafiken begränsas så kan det innebära att Lantmännen tvingas skeppa ut sina varor från Göteborg eller Uddevalla med stora kostnadsökningar och miljöpåverkan då de tvingas köra godset på väg. Begränsade transportmöjligheter kommer leda till att lantbruket i Västra Götalands inland kraftigt påverkas (Mark- och miljödomstolen, 2014).

## **2.5 Väneröverenskommelsen**

I september 2002 skrev Vänerhamn AB, Region Värmland, Västragötalandsregionen, Göteborgs hamn AB, Erik Thun AB och Vänerens seglationsstyrelse m.fl. under en överenskommelse med staten genom näringsdepartementet. Syftet med överenskommelsen var att öka effektiviteten och sänka kostnaderna för Vänersjöfarten, för att underlätta för näringslivets utveckling och öka tillväxten i Vänerregionen. I denna överenskommelse är alla parter överens om Vänersjöfartens betydelse för näringslivet i Västragötalandsregionen och dess nationella vikt. Överenskommelsen består av 14 paragrafer och den som är av största vikt gällande slussarna är paragraf 13 där det står, *”Staten, genom Sjöfartsverket, garanterar Trollhätte kanals fortbestånd och standard genom långsiktigt underhåll och investeringar.”* (se bilaga 5) (Näringsdepartementet, 2002).

### **3. Metod**

Inför denna undersökning genomfördes en litteratursökning, som sedan även använts som bakgrund och diskussionsunderlag. Genom litteratursökningen identifierades även företag och organisationer som skulle vara relevanta att göra fallstudier med. Djupintervjuer med representanter från dessa organisationer och företag har sedan utförts. Resultatet av intervjuerna presenteras i kapitel 4.

#### **3.1 Intervjuer**

För att besvara frågeställningen genomfördes intervjuer med utvalda företag, myndigheter och organisationer. Detta för att få en djupare förståelse för deras situation och upplevelser kring problemet. Då litteraturgenomgången visade på bristande forskning inom området valde vi att ge intervjuerna en semistrukturerad utformning. Detta för att ge intervjupersonerna utrymme att komma med egna inlägg som kanske inte framkommit med andra intervjumetoder. Inspelningen av intervjuerna skedde med hjälp av mobiltelefoner, detta för att det känns mest naturligt att det ligger en telefon på bordet vid intervjun. Intervjuerna har sedan transkriberats sammanfattande (Bryman, 2008) och de relevanta delarna analyserats och presenteras i resultatkapitlet.

##### **3.1.1 Urval av intervjuobjekt**

För att välja ut de personer och organisationer som intervjuas har företag, som hittats under litteraturgenomgången, utvärderats utefter hur relevanta de var för vidare studier. Dessa företag och personer har sedan kontaktats via telefon samt mail för att sedan intervjuas. Innan intervjuerna skickades även övergripande intervjufrågor ut till representanterna. Dessa frågor presenteras i bilaga 1-4.

För att besvara frågan om hur industrier påverkas så har vi genomfört en intervju med representanter från Lantmännen lantbruk då de är en stor aktör i Vänerområdet. För att studera hur rederier kan påverkas så har vi intervjuat vice Vd:n på Erik Thun AB då de står för ca en tredjedel av alla transporter som går till Väner via Göta älv. För att få en djupare förståelse för hur Trafikverket har resonerat kring slussarna i Trollhättan så har en intervju med Bertil Hallman, långsiktig planerare vid Trafikverket, genomförts. Det har även gjorts en intervju med Bertil Arvidsson som arbetar som konsult, tidigare ordförande i Vänerens näringslivsråd och dessförinnan anställd av sjöfartsverket. Denna intervju gjordes eftersom att Arvidsson bedöms ha stor kunskap kring Vänerproblematiken samt regionens transporter i allmänhet. Alla dessa intervjuer har sedan använts som underlag för att ge indikationer kring hur de samlade transporterna skulle påverkas av en stängning av Trollhätte kanals slussar. De har även legat till grund för vilka yttre faktorer som kan komma påverka ett beslut om nya slussar i Trollhätte kanal.

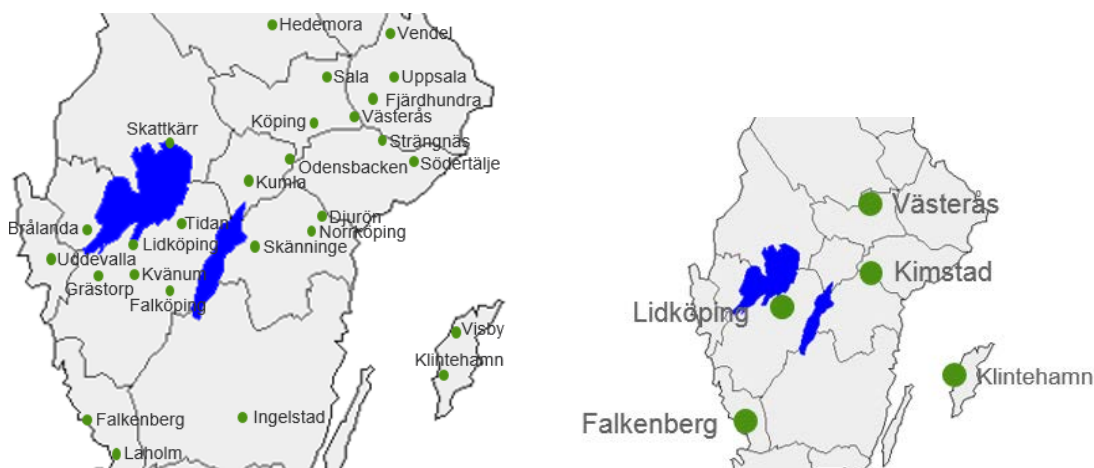
För att besvara de juridiska frågor som uppkommit under arbetet har Robert Severin, jur. kand. och lektor på Chalmers, samt Jennie Elfström, jur. kand., kontaktats. Deras utlåtande är gjorda muntliga respektive via mailkontakt och presenteras i resultatdelen.

### 3.1.2 Erik Thun AB

Erik Thun AB kör idag ca 700 000 ton gods per år på Vänern, och står därmed för nästan en tredjedel av det totala transporterade godset. Flottan består av 20 fartyg varav 15 är vänermax, särskilt byggda för att passa in i Göta älvs slussar. 2013 byggde Erik Thun två nya Vänermaxbåtar för att kunna nå upp till transportkraven. Vänersjöfarten står för cirka 100 miljoner SEK av Erik Thuns omsättning.

### 3.1.3 Lantmännen

Lantmännen ägs av Sveriges bönder och är en av Nordens ledande aktörer inom jordbruk. De omsatte förra året 33,8 miljarder kronor och divisionen lantbruk stod för cirka 29 % av omsättningen. Divisionen lantbruk är inriktade på lantbrukarna och sköter import och export av spannmål, gödsel och foder till och från bönderna samt lantmännens 37 egna spannmålsanläggningar och 7 foderfabriker. Anläggningarnas geografiska läge kring Vänern redovisas i figur 4. Lantmännen köper årligen in 2 millioner ton spannmål men säljer även beroende på hur marknaden ser ut. Exporten är mycket beroende på hur spannmålspriserna ligger. Idag varierar priset på spannmål väldigt mycket och var tredje månad kommer det en ny rapport för spannmålspriserna. Mycket av exporten går till Europa men även lite till U.S.A.



Figur 4: Lantmännens spannmålsanläggningar (t.v) och foderfabriker (t.h) Källa: (Lantmännen, 2014c)

### **3.1.3 Analys av intervjudata**

För att analysera den data som framkommit så har vi lyssnat igenom de inspelade intervjuerna igen och sedan sammanfattat det som vi ansett varit relevant för vår studie. För att sedan lyfta det som sedan kommit att bli resultat och diskussion så har vi använt oss av olika färgkoder i våra summeringar (Bryman, 2008). Det analyserade intervjumaterialet redovisas i kapitel 4.

## **3.2 Litteratursökning**

I frågan kring hur en eventuell stängning av Trollhättans slussar påverkar industrier och rederier finns idag ingen konkret forskning. Det finns däremot generella studier kring Sveriges infrastruktur, ekonomiska teorier samt en studie kring samhällskostnader för att hålla slussarna öppna. Efter intervjuerna har även icke publicerade undersökningar framkommit som presenteras i bakgrundskapitel. Litteratursökningen har varit narrativ (Bryman, 2008) och källorna har hittats med hjälp av Chalmers biblioteks sökverktyg Summon samt med hjälp av Google.

## **3.4 Etik**

De etiska problem som finns i denna undersökning rör de intervjupersoner samt de organisationer som dessa företräder. För att undvika kränkningar har vi använt oss av de riktlinjer som finns nämnda angående etik inom svensk forskning i Samhällsvetenskapliga Metoder. Bryman (2008) beskriver att intervjuer behöver uppfylla vissa krav. Dessa krav är informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitets-kravet samt nyttjandekravet. Dessa har uppfyllts genom att noggrant informera intervjuobjekten om vad det innebär att ställa upp för att sedan få deras godkännande genom underskrift (se bilaga 1-4). Intervjuerna har lagrats digitalt och endast varit tillgängligt för kandidaterna.



## 4. Resultat

Resultatkapitlet presenterar de analyserade materialen från de intervjuer som genomförts. Kapitlet är utformat så det behandlar de frågeställningar som rapporten bygger på. I kapitel 4.1 så behandlas den data som rör hur transportererna kommer att påverkas om slussarna i Trollhättan skulle stängas. Kapitel 4.2 behandlar de andra faktorer som har visat sig vara avgörande för beslutet om nya slussar i Trollhättan, där den nya lågbron i Göteborg har en central roll.

### 4.1 Hur kommer transportererna från Vänern påverkas av en stängning av slussarna i Trollhättan?

Vänersjöfarten har under århundraden varit ett sätt för industrier i Sveriges inland att frakta gods till Europa och övriga Sverige. Om slussarna skulle stängas kommer denna möjlighet att försvinna. Företagen skulle då få finna andra sätt att transportera sitt gods på, vilket skulle innebära en ökning av lastbilstrafik samt tågtrafik.

#### 4.1.1 Resultat av intervjuer

Bertil Arvidsson (2014), konsult, tidigare anställd av redarföreningen och sjöfartsverket, menar att de ökade transportkostnaderna och invecklingen av logistiken kommer att ses som en förevändning för företag att flytta sin produktion till andra platser. Detta eftersom att förevändningar som tidigare funnits för att hålla kvar industrier i Sverige inte längre existerar. En styrelse som sitter i U.S.A. kommer inte att anstränga sig för att driva en fabrik i Sverige som får dålig lönsamhet på grund av ökade transportkostnader. Arvidsson (2014) påpekar att industriernas ovilja att etablera sig och stanna kvar i området om sjötransporterna försvann skulle leda till att mycket av det gods som sjöfarten idag transporterar inte skulle flyttas, utan snarare försvinna helt.

Arvidsson (2014) menar även att industrier som ligger i Vänerområdet kan påverkas negativt av osäkerheten kring slussarna då deras styrelser finns i andra länder. Det är osäkert om de är villiga att satsa på industrier i Sverige utan väljer att flytta dessa till annan ort där transportmöjligheterna är säkrare. Detta skadar den svenska arbetsmarknaden.

Bertil Hallman (2014), långsiktig planerare på trafikverket, nämner möjligheten för containerbåtar att komma in i Vänern som kommer med nya slussar. Detta är även något som Arvidsson tar upp. Med nya slussar skulle även högvärdigt gods kunna köras på älven, något som skulle gynna industriverksamheten i regionen. Denna framtida potential försummas vid en stängning av slussarna. Hallman (2014) nämner även allmänna svårigheter som finns kring investeringar i sjöfarten. För att investeringar ska göras av stat och kommun så måste näringslivet visa att de vill ha sjöfart. Samtidigt vill inte näringslivet investera i något som det inte vet kommer att fungera i framtiden.

#### ***4.1.1.1 Resultat av intervjun med Erik Thun AB***

Johan Källsson (2014), vice VD på Thunbolagen, menar att det finns en stor framtidspotential i Vänersjöfarten, något som även visas i de satsningar som företaget har gjort de senaste åren. En stängning av slussarna i Trollhättan skulle medföra att många av dessa satsningar blir förringade. Källsson (2014) nämner att till skillnad från industrier så kan företaget köra sina båtar någon annanstans. Problemet som de har är att deras båtar är anpassade till Vänern och därför har potentiella svårigheter att hitta laster på annat håll. Utöver de faktiska investeringarna som Thun har gjort i Vänersjöfarten så har de även ett stort kundunderlag där. Om slussarna stängs skulle detta kundunderlag försvinna.

Vidare framhåller Källsson (2014) att hela osäkerheten kring slussarna skadar företaget. För att företag ska vilja transportera gods via Vänern så krävs att det finns en långsiktig säkerhet kring huruvida trafikstråket kommer att finnas kvar. Företag som har varit i kontakt med Thunbolagen är mycket positiva till de fördelar som sjöfarten för med sig, men kan inte tänka sig att investera i något som utreds, och kanske skall läggas ned om femton år. På det sättet så blir frågan om slussarnas olönsamhet självuppfyllande.

Idag finns det flera industrier som är helt eller delvis beroende av att kunna transportera gods på Göta älv. Ett tydligt exempel är Metso Papers i Karlstad som tillverkar yankee-cylindrar för pappersindustrin. De är helt beroende av att kunna skeppa sina cylindrar på fartyg på grund av dess storlek. Det är inte möjligt för Metso att använda sig av varken lastbil eller järnvägstransporter och skulle slussarna stängas för handelssjöfarten så finns det stor risk att de tvingas lägga ner i Karlstad (Källsson, 2014).

#### ***4.1.1.2 Resultat av intervju med Lantmännen***

Lantmännens transporter i Vänerregionen består till 50 % av sjöfart och resterande del går på lastbil. Under 2014 så transporterade divisionen lantbruk 225 000 ton gods på ca 120 fartyg på Göta älv. För lantmännen är sjöfarten det mest lönsamma transportmedlet då det oftast är stora volymer och långa sträckor. I området kring Lidköping finns det inte tillräckligt med lastbilar för att klara av de godsvolymer som efterfrågas. För det gods som transporteras till och från lantbrukarna är däremot lastbil det enda möjliga transportmedlet då det är det enda sättet att nå ut till gårdarna. För regionen runt Vänern så är inte tåg ett alternativ då det inte finns några spår som går att utnyttja. Ett annat problem med tåget är den låga transportsäkerhet som Lantmännen tidigare upplevt. I vissa fall var det inte säkert att tågen gick och det hände att vagnarna inte kom dit de skulle. Lantmännen försöker transportera vad de kan med fartyg men det är helt beroende på kostnaderna.

Den del av Lantmännen som kommer drabbas hårdast av en stängning av Vänern är Lidköping och Västra Götalands inland. I Lidköping ligger en av Lantmännens största foderfabriker och mycket av transportererna går via sjöfart. Lidköping är hjärtat i Västragötalandsregionen och Lantmännen har satsat mycket på sin produktion i området. Det

odlas mycket spannmål och det finns mycket bönder i området. De bönder som finns där kan inte flytta på sig och skulle det inte gå att skeppa ut från Lidköping innebär det stora logistiska omstruktureringar och kostnader. Den närmaste foderfabriken ligger i Falkenberg (se figur 4) och det skulle bli väldigt dyrt att transportera allt gods på lastbil samt en stor påverkan på både miljö och infrastrukturen. Det skulle behövas 26 lastbilar för att transportera 1000 ton gods. I området finns det även problem med tjälkott och vägarna är inte tillräckligt bra för att klara av det ökade tonnaget. De transporter som idag går till Holland och Tyskland är beroende av sjöfarten då det är omöjligt att transportera det tonnaget på lastbil på grund av dess volymer. Ett alternativ är att köra godset på väg till Uddevalla för att sedan lasta det på båt för utskeppning men detta är en dyr och logistiskt problematisk lösning. Ökat antal omlastningar leder även till kvalitetssäkringen av lasten försvåras.

## **4.2 Finns det andra faktorer som kan påverka ett beslut om slussarnas framtid?**

En faktor som flera av intervjuobjekten har nämnt är den tänkta nya bron i Göteborg. Lantmännen, Erik Thun AB och Bertil Arvidsson är kritiska till att sänka den segelfria höjden medan Bertil Hallman på Trafikverket är av en annan uppfattning.

### ***4.2.1 Den nya planerade bron i Göteborg***

Bertil Hallman (2014) ser inte den nya bron som ett problem för sjöfarten i Väneren. Göteborgs kommun säger att bron kommer kunna öppnas en gång i timmen med spärrtider mellan 06-09 och 15-18 helgfria vardagar. Detta ger 15 möjliga fartygspassager om dagen för fartyg som vill passera bron. Idag öppnas bron för i snitt cirka 2 båtar om dagen men i framtiden med den nya bron så måste bron troligtvis öppnas för alla fartyg som ämnar passera.

Hallman (2014) anser att det behövs ett bättre system för trafikledningen på älven för att undvika problem med de ökade broöppningarna. Idag pågår ett försök med ett system som kallas GOTRIS (Göta älv River Information Services) där lotsar, järnvägen och sjöfartsverket samarbetar för att underlätta både för fartygen och för tredje man. Trafikverket vill att trafikanter i god tid ska veta när bron eventuellt kommer att öppnas för att undvika att det uppstår irritation och andra problem. (GOTRIS, 2014)

Bertil Arvidsson (2014) anser däremot att den nya bron innebär stora problem för sjöfarten och Vänerens utvecklingspotential. Hans uppfattning är att om man bygger den nya bron som det är förslaget så kommer Vänersjöfarten som den ser ut idag att läggas ner. Detta på grund av att man inte kommer kunna öppna bron som det är sagt. Arvidsson (2014) har talat med Göteborgs spårvägar och de ska bygga nya vagnhallar på Hisingen och säger därför att de vill stänga bron redan kl. 04, för att få ut sina vagnar till stationerna på morgonen. De har även

sagt att de inte klarar mer än 5 öppningar per dygn för att deras verksamhet skall kunna fungera smärtfritt

Arvidson (2014) säger att den nya bron och en utvecklad Vänersjöfart är två oförenliga ting, då de nya planerade slussarna i Trollhättan får en kapacitet på 48 fartyg per dygn till skillnad från de 15 som dagens slussar klarar. Skulle trafiken på älven öka, vilket Arvidson tror, samtidigt som trafiken på vägen kommer öka så kommer broöppningarna bli ett stort problem. Problemet är att öppningarna tar för lång tid. Trafikverket säger att det tar 8 minuter för ett fartyg att passera bron, men det är enbart för en båt åt ett håll. Skulle två båtar behöva passera åt olika håll så kommer det ta upp till en halvtimme för dem att passera.

Arvidsson (2014) nämner beräkningar som gjorts om väntekostnaderna för folk som sitter fast i kollektivtrafiken på grund av att bron öppnas uppgår till 200 miljoner om året. Den kostnaden finns inte med i den ansökan som är gjord om tillståndet att bygga den nya bron. Öppningarna gör även att köerna i Göteborg och trafikbelastningen på vägnätet ökar. Detta tror Arvidsson (2014) gör att öppningstiderna för bron kommer att minska för att undslippa detta problem vilket då istället skapar större problem för sjöfarten.

Johan Källson (2014), är inne på samma linje som Arvidsson. I den dom som Mark- och Miljödomstolen kom med så finns det inga fasta spärrtider för när bron inte kommer att öppnas utan tillåter att Göteborgs kommun kan utöka spärrtiderna. I domen står det att det skall vara en provotid på 5 år där utredningen skall visa om det fungerar med öppningarna eller inte.

Lantmännen (2014) ser den nya tänka bron i Göteborg som ett potentiellt problem. De räknar med högre transportkostnader och sämre flexibilitet.

#### **4.4.2 Väneröverenskommelsen**

Väneröverenskommelsen är inget som går att stödja sig på enligt Bertil Hallman (2014). Hallman menar att Väneröverenskommelsen icke är förpliktigande utan kan tolkas som ett *"letter of intent"*. Bertil Arvidsson (2014) däremot är av en annan uppfattning, Arvidsson anser att avtalet är tvingande och skulle staten bryta mot det så skulle det resultera i stora skadestånd till de parter som fullföljt sin del i överenskommelsen. Robert Severin (2014) anser att överenskommelsen kan tolkas som ett bindande avtal och att inte följa vad som är skrivet kan tolkas som ett avtalsbrott med skadestånd som påföljd. Jennie Elfström (2014) framhåller också att det med fog kan ses som att staten åtagit sig att underhålla och investera i Trollhätte kanal under en längre tid. Hon påpekar dock att denna tidsperiod ej är beskriven i överenskommelsen.

## 5. Diskussion

I kapitlet analyseras och diskuteras den data som redovisats i kapitel 2 och 4. Avsnittet börjar med en diskussion kring hur transportererna kommer att påverkas vid en stängning av Trollhättans slussar. Där konstateras att en stängning skulle **innebära stora förluster** för rederier och industrier i Vänerområdet. Vidare följer ett resonemang kring den nya lågbron i Göteborg, vilken **påverkar sjöfarten negativt** och kan innebära ett hinder för slussarna i **Trollhättans lönsamhet**. Sist kommer metoddiskussionen som utvärderar rapportens genomförande.

### 5.1 Hur kommer transportererna från Vänern att påverkas av en stängning av slussarna i Trollhättan?

Älven och möjligheten till sjötransport från inlandet är en unik tillgång som gör Vänerregionen så pass industrität som den är. Om sjöfarten försvinner kan regionens konkurrensfördelar ifrågasättas, särskilt av företag som inte har någon lokal förankring. Lantmännen skiljer sig från många andra företag eftersom de ägs av bönderna. Detta leder till att företaget inte kan flyttas på samma sätt som exempelvis skogsindustrin. Böndernas intresse att hålla sin verksamhet igång leder till att Lantmännen tvingas stanna kvar även då transportmöjligheterna försämras. De nämner i sin överklagan att lantbruket i Västra Götalands inland kommer att påverkas av de höjda transportkostnaderna. Respondenterna ställer sig dessutom tveksamma till hur många andra företag som har denna vilja att stanna kvar i regionen.

En stor anledning till varför företag väljer att stanna kvar i regionen vid en nedläggning av Vänersjöfarten är de stora investeringar som har gjorts i anläggningar. Respondenterna som representerar näringslivet ställer sig tveksamma till om framtida investeringar i regionen görs om transportflödet via älven upphör. Om Trollhättans slussar stängs försvinner även den framtida potential som skapas för regionen vad det gäller billiga sjötransporter av högvärdigt gods.

Det finns även ett antal företag som inte har något annat val än att använda sjöfarten för sina transporter. Dessa företag kommer med största sannolikhet att försvinna.

En stängning av slussarna är, för att konstatera det uppenbara, ett hårt slag för de rederier som idag trafikerar älven. Godset kommer att förflyttas från sjöfarten vid inrikestransporten för att lastas om i andra hamnar än de som finns idag. De flesta informanterna nämner Uddevalla som ett starkt alternativ. Längre vägtransporter av större godsvolymer ses dock som ett problem då det redan idag råder brist på lastbärare. Omlastningen leder även till problem för transporter av livsmedel då denna typ av last har stora krav på renlighet. Vid omlastningar äventyras lastens integritet och leder till större risk för kontaminering och till stora svårigheter vid spårning av källan vid eventuell kontaminering.

Trafikverket förutser i sin rapport att hälften av godset som idag går på sjöfart kommer att gå till tåg. Lantmännen, som står för ungefär 12 % av den totala godsmängden som transporteras, uppger dock i intervjun att järnvägen, på grund av dess belägenhet och tidigare upplevda problem, inte är ett alternativ för dem. Vidare nämner Attityds undersökning från 2007 att endast en tredjedel transporterar med hjälp av järnväg medan alla svarar att de använder vägtransporter. För att hälften av det transporterade godset skulle gå till järnväg krävs att en stor del av företagen utnyttjar ett transportsätt som de tidigare inte använt. Rimligheten i denna slutsats kan ifrågasättas.

Vägnätet bedöms av trafikverket som tillräcklig vad det gäller kapacitet, något som Lantmännen ställer sig tveksamma till. Även om vägnätet har kapacitet till de ökade godsmängderna finns problematik kring kvalitén på vägarna i området. Tjälskott uppges vara ett vanligt problem som skulle innebära svårigheter för tunga lastbilar. Om dessutom flödena styrs om för att fabriken i Lidköping blir olönsam kommer mycket stora godsmängder behöva köras på denna typ av vägar. Förseningarna som uppstår på grund av detta leder i sin tur till ännu högre kostnader.

Det gods som transporteras med sjöfart idag har utländska destinationer. Att köra hela vägen med lastbil döms ut av såväl respondenterna som de tidigare studier som gjorts. Detta gods kommer sannolikt att köras med andra transportmedel till kusthamnar i Sverige. Sjöfarten som näring kommer därför inte att förlora något gods, men det kommer att fraktas av andra företag. Trafikverkets rapport nämner Uddevalla som en alternativ utskleppningshamn, något som Lantmännen håller med om.

Vidare konstateras att hela osäkerheten kring sjöfarten på älven skadar näringen. Företag vill inte investera i ett transportslag om de inte vet att det kommer att fortsätta existera. Alla som intervjuades nämnde detta som en faktor för slussarnas lönsamhet. Bertil Hallman (2014) uttryckte att om sjöfarten skall satsas på, så måste företagen visa att de vill ha sjöfart. Övriga respondenter uttrycker i sin tur att de har svårt att satsa på, samt locka kunder till sjöfarten när framtiden är så pass osäker. För att bryta detta moment 22 krävs att sjöfartens tillförlitlighet säkerställs. Med bakgrund av tidigare gjorda enkätundersökning samt respondenternas svar är det då sannolikt att de transporterade godsmängderna på älven kommer att öka.

## **5.2 Finns det andra faktorer som kan påverka ett beslut om slussarnas framtid?**

Det har visat sig att den tänkta nya bron i Göteborg kan bli en påverkande faktor för beslutet om nya slussar i Trollhättan. Även Väneröverenskommelsen har visat sig kan komma att vara en avgörande faktor.

### ***5.2.1 Den nya planerade bron i Göteborg***

Som det framkommer i kapitel 4.2 så finns det tydliga meningsskiljaktigheter mellan intervjuobjekten. Lantmännen, Erik Thun AB och Bertil Arvidsson anser att den nya bron är ett stort problem för sjöfarten på Göta älv medan Bertil Hallman inte ser bron som ett problem. Hallman anser att brofrågan har fått oproportionerligt stort utrymme som ett problem för sjöfarten och ser inga problem med att öppna bron med den frekvens som beskrivs i Göteborgs kommuns ansökan.

Resterande respondenter tycker däremot att brofrågan är ett stort problem för sjöfarten och dess utvecklingsmöjligheter. Att bygga en lågbro samtidigt som man har ambitioner att öka transporterna inom sjöfarten är inte förenligt. Försvårar man flexibiliteten för sjöfarten genom spärrtider så minskar sjöfartens konkurrenskraft, då de inte själva kan bestämma när de kommer fram. Industrier som är beroende av konsekventa leveranser kan få stora problem och kommer därför att välja andra transportmedel.

Respondenterna har även haft svårt att argumentera med kommunen i brofrågan eftersom Göteborgs kommun säger att de kommer att öppna bron när fartygen kommer. Men Källson tillsammans med Arvidsson ifrågasätter pålitligheten i detta. De spärrtider som fanns i Mark- och miljödomstolens beslut var inte definitiva utan det ska under en femårsperiod utvärderas hur öppningarna ska fortgå. Respondenterna ställer sig frågande till hur det beslutet kommer att utformas. Skulle det vara så att det inte är praktiskt lösbart att öppna bron med den frekvens som krävs för att sjöfarten ska kunna flyta obehindrat så kommer troligtvis inte bron att rivas utan det kommer i så fall innebära mer spärrtider för öppningarna.

Att öppna bron så ofta som kan komma att behövas (upp till 15 gånger om dagen) tror respondenter från näringslivet inte är möjligt. Det underlag som kommunen tagit fram om hur många broöppningar som krävs är dessutom baserad på den segelfria höjd som finns idag (se tabell 2). Det har inte gjorts någon utredning om hur många öppningar som kommer att krävas om höjden sänkts till 13 meter. Att en öppning tar 8 minuter har respondenterna svårt att tro. Enligt lotsar och skeppare så kan det ta upp till 30 minuter, kanske till och med en timme, att öppna bron om det är flera fartyg som måste passera. Detta är ett rimligt scenario då det kan ansamlas flera fartyg under spärrtiderna (06-09 och 15-18).

Det är inte bara trafiken på älven som kommer att öka, utan även bil- och kollektivtrafiken kommer att öka i framtiden. Idag ligger turtätheten hos kollektivtrafiken på samma nivå hela dygnet och en öppning som tar 30 minuter kommer att få stora konsekvenser.

Även de trafikköer som uppstår vid en öppning på 30 minuter kommer att innebära problem. Med ökad trafik och högre tryck på ett redan belastat vägnät kan detta leda till köer som stoppar hela Göteborg. Detta är något som invånarna i Göteborg inte skulle acceptera. Skulle trafiken stoppas långa perioder under dygnet så är det inte otroligt att det kommer att komma stora påtryckningar från befolkningen vilket kan leda till ytterligare spärrtider för sjöfarten.

Att problemen med öppningarna kan lösas genom bättre information med hjälp av till exempel GOTRIS, ställer sig författarna tveksamma till. Ett problem försvinner inte bara för att man är medveten om problemet, utan det kommer troligtvis att skapa stor irritation även om tredje man är informerad om eventuella broöppningar.

Vissa respondenter ställer sig mycket frågande till varför man har tagit ett beslut som innebär nya problem. Byggs det något nytt görs det ofta för att lösa problem, inte skapa nya.

Vad gällande överklagan till Mark- och miljööverdomstolen så handlar frågan initialt om de överklagande parternas rätt att överklaga. För att ha rätt att överklaga så måste parterna vara sakägare. Men skulle det visa sig att de är det och överklagan behandlas av domstolen så ser författarna inget annat utfall än att överklagan kommer att gå igenom.

Skulle bron att byggas så kommer troligtvis flera industrier att söka sig till andra transportslag. Lantmännen skriver i sin bilaga till överklagandet att de kommer att söka sig till andra transportslag för att de inte längre utnyttja sjöfarten. Då det kommer att bli dyrare och frakterna kommer att ta längre tid. Det kommer även att vara en stor osäkerhet i när lasterna kommer fram.

Beslutet om nya slussar i Trollhättan hänger ihop med beslutet om en lågbro. Om det genom en lågbro införs ytterligare restriktioner på sjöfarten och gods söker sig till andra transportslag så är det frågan om nya slussar är lönsamma.

### ***5.2.2 Väneröverenskommelsen***

Överenskommelsen verkar vara något förbisedd. Det visar sig att olika parter har tolkat avtalet olika. I överenskommelsen står det klart och tydligt att Trollhätte kanal skall underhållas och dess standard skall bibehållas. Att då gå helt emot detta och lägga ner slussarna kan bedömas som ett allvarligt kontraktsbrott och det kommer troligen att leda till en enorm skadeståndsaffär.



### 5.3 Metoddiskussion

För att på bästa sätt försöka besvara den frågeställning rapporten bygger på så bedömde författarna att en fallstudie skulle vara mest lämplig. Att använda intervjuer ger en bred kunskap om ämnet då informanterna kan komma med egna förslag på vad som behöver beröras. De personer som intervjuats har haft en roll som gett dem stor insikt i den bransch de representerat. De semi-strukturerade intervjuer som genomförts har gett författarna möjlighet att styra intervjun mot de frågeställningar som rapporten baserats på men har även lämnat utrymme för informanternas egna tankar. För att få resultat som var användbara användes förberedda frågeformulär vid intervjuerna så att specifika frågor blev besvarade.

För att rapportens reliabilitet skulle vara bättre så hade flera intervjuer krävts. Men den tidsfrist som arbetet har, innebär att möjligheterna för detta är begränsat. Författarna är medvetna om att fler intervjuer med industrier skulle krävas för att mer noggrant påvisa hur hela regionen drabbas. Dock kan slutsatser dras då flera av industrierna i regionen hanterar likvärdigt gods. En enkätundersökning hade kunna ge en bredare bild av industriernas transportbehov, samtidigt som den hade gett bättre rapporten bättre validitet och reliabilitet. Enkätundersökningen hade dock inte gett samma förståelse för specifika problem för företagen som är verksamma inom Vänerområdet. En liknande undersökning har genomförts av Attityd och författarna ansåg att vissa delar av den undersökningens resultat kunde användas som underlag för rapportens slutsatser. Det bästa hade varit att genomföra både en egen enkätundersökning samt fler intervjuer.

För att styrka respondenternas svar så har även en litteratursökning genomförts. Det visa sig dock att det fanns sparsamt med forskning i ämnet och mycket av den information som används har därför hämtats från myndigheter. Författarna är medvetna om att den information som hämtats inte är peer-reviewed och dess opartiskhet kan ifrågasättas.

## 6. Slutsatser

Rapporten visar att det kommer innebära stor ekonomiska förluster för industrier och rederier som idag utnyttjar Vänern om slussarna skulle läggas ner.

I rapporten framgår det att det finns ambitioner från industrier att öka sina transporter på sjöfart. Men på grund av den osäkerhet som råder i frågan om kanalens överlevnad så uteblir de investeringar som krävs.

Rapporten indikerar en förlust av Vänerregionens konkurrenskraft om möjligheterna att transportera gods på sjöfarten försvinner. Detta kan leda till färre investeringar i regionen och i värsta fall nedläggning av industrier.

Rapporten visar även att den nya tänkta bron i Göteborg har stor betydelse för sjöfarten och transporterna på Göta älv. Att bygga en bro med en segelfri höjd på 13 meter kommer att medföra stora konsekvenser för trafiken på älven och även för väg- och spårvägstrafiken i Göteborgs stad. Brobygget har även visat sig ha stor betydelse för beslutet om slussarna och har berörts av alla respondenter.

I skrivande stund framgår det inte om överklagan som behandlas i kapitel 2.5.2 kommer att antas. Därför råder det fortfarande stor osäkerhet om det kommer att byggas en lågbro eller inte.

Slutligen vill författarna påpeka att frågan huruvida Väneröverenskommelsen innefattar slussarna bör utredas vidare. Skulle staten bryta mot avtalet skulle det kunna innebära att stora skadestånd måste utbetalas till berörda kommuner och företag.

## **7. Förslag på framtida forskning**

Denna rapport bortser från de miljöpåverkningar som kan uppstå när godset flyttas från sjöfarten. Att grundligt undersöka frågan ur ett miljöperspektiv skulle vara intressant. Det skulle även vara intressant att utreda hur turismen i området skulle påverkas om slussarna i Trollhättan läggs ner. Implementeringen av EU:s direktiv för inre vattenvägar kan påverka trafiken på Göta älv och detta är också något som skulle vara intressant att utforska.

## Källförteckning

- Attityd . (2007). *Potential för Vänersjöfarten*. Karlstad: Attityd i Karlstad AB.
- Bryman, A. (2008). *Samhällsvetenskapliga metoder 2:a upplagan*. Stockholm: Liber.
- GOTRIS. (den 21 november 2014). *About* . Hämtat från GOTRIS: <http://www.gotris.se/about/>
- Gunnarson, E. Å. (1998). *Kanaler i Sverige, Strategi,trafik, ekonomi och konkurrens*. Stockholm: Saltsjö Boo.
- Hallberg, S. (1990). *Slussverken i Göta Älv och kring Vänern*. Munkedal: Munk-Reklam AB.
- Lantmännen. (den 16 September 2014a). Det här är lantmännen lantbruk. Malmö.
- Lantmännen. (den 8 Oktober 2014b). *Om oss: Lantmännen*. Hämtat från Lantmännen: <http://lantmannen.se/omlantmannen/Om-Lantmannen/>
- Lantmännen. (den 6 November 2014c). *Slussarna i Trollhättan*. Malmö: Lantmännen.
- Ljungdahl, B. (2002). *Sjöburna godstransporter på Vänen- Kartläggning och analys av framtida potential*. Göteborg: MariTerm AB.
- Mark- och miljödomstolen, 2557-13 (Vänersborgs tingsrätt den 15 september 2014).
- Mark- och miljööverdomstolen, 8396-14 (Mark- och miljööverdomstolen den 14 november 2014).
- Näriningsdepartementet. (2002). *Överenskommelse om Vänersjöfarten*. Stockholm: Regeringskansliet.
- Sjöfartsverket. (den 19 november 2014a). *Broar*. Hämtat från Sjöfartsverket: <http://www.sjofartsverket.se/sv/Sjofart/Lotsning/Lotsomraden/Lotsomrade-Goteborg/Broar-/>
- Sjöfartsverket. (den 8 Oktober 2014b). *Trollhätte kanal*. Hämtat från Sjöfartsverket: <http://www.sjofartsverket.se/Batliv/Trollhatte-kanal11/>
- Skogwik, J. (2013). *Transportstyrelsens redovisning av uppdraget, N2012/1803/TE (delvis), att genomföra klassificering av Vänerns fartområden utifrån regelverket för inre vattenvägar samt nuvarande definition enligt fartygssäkerhets-förordningen*. Norrköping: Transportstyrelsen.
- Trafikanalys. (2012). *Godstransporter i Sverige*. Stockholm: Britta Saxton.
- Trafikverket. (2013). *Trafikslagsövergripande stråkstudie och åtgärdsanalys, Göta älv-Vänerstråket*. Borlänge: Trafikverket.
- Vänerhamn AB. (den 8 October 2014). *Vänerhamn AB*. Hämtat från Vänerhamn AB: [http://www.vanerhamn.se/svenska/sidor/iv%C3%A4nerhamn%20nr1-14\\_id576.pdf](http://www.vanerhamn.se/svenska/sidor/iv%C3%A4nerhamn%20nr1-14_id576.pdf)

## **Muntliga respondenter**

Bertil Arvidsson, (2014), konsult vid BACAB

Bertil Hallman, (2014), Långsiktig planerare vid Trafikverket

Johan Källson, (2014), vice Vd vid Erik Thun AB

## Bilagor

### **Bilaga 1 - Diskussionsunderlag till Bertil Arvidsson rörande Slussarna i Trollhättan och Vänersjöfarten.**

Vad gjorde Ni för arbete i VNR?

Finns det rapporter och underlag som vi kan ta del av?

Vad arbetar Du med på BACAB?

Vad har Du för åsikter om det nya brobygget i Göteborg?

Vad har Du för åsikter om slussarna i Trollhättekanal?

Vad tror Du utfallet i beslutsfattningen kommer att bli rörande slussarna?

Hur tror Du svensk rederinäring skulle påverkas av en nerlagd Vänersjöfart?

Hur tror Du att Vänersjöfarten kommer att utvecklas vid en utbyggnad av slussarna?

Tror Du att de industrier som opererar i Vänerområdet kommer att finnas kvar utan sjöfart?

Detta dokument kommer att fungera som ett kontrakt mellan oss, här godkänner Ni att Ert namn och Ert företag får förekomma i vår rapport. Om Ni ej godkänner detta kommer Er signatur saknas på detta formulär. Ni har när som helst rätt att avbryta Ert samarbete med oss utan angiven orsak.

\_\_\_\_\_  
Namn

\_\_\_\_\_  
Ort och Datum

## **Bilaga 2 - Intervjufrågor till Erik Thun AB rörande Slussarna i Trollhättan och Vänersjöfarten.**

1. Vad hanterar ni för varor i Vänerområdet?
2. Hur ser ert upptagningsområde runt Vänern ut?
3. Vilka hamnar runt Vänern använder ni?
4. Vart levererar ni era varor?
5. Hur stor del av er verksamhet utgör Vänersjöfarten?
6. Hur skulle ni drabbas om slussarna i Trollhättekanal stängs?
7. Har ni någon framtidsplan skulle Vänern stängas för handelssjöfart?

Detta frågeformulär kommer att fungera som ett kontrakt mellan oss, här godkänner Ni att Ert namn och Ert företag får förekomma i vår rapport. Om Ni ej godkänner detta kommer Er signatur saknas på detta formulär. Ni har när som helst rätt att avbryta Ert samarbete med oss utan angiven orsak.

---

Namn

---

Ort och Datum

### **Bilaga 3 - Intervjufrågor till Lantmännen rörande Slussarna i Trollhättan och Vänersjöfarten.**

1. Vad hanterar ni för varor i Vänerområdet?
2. Hur ser ert upptagningsområde för sjöfarten runt Vänern ut?
3. Vilka hamnar runt Vänern använder ni?
4. Vart levererar ni era varor?
5. Hur stor del av ert transportbehov i Vänerområdet upptas av sjöfarten?
6. Vad använder ni för andra transportmedel?
7. Vilket är det mest lönsamma transportmedlet för er?
8. Har ni någon kostnadsjämförelse för de olika transportmedlen?
9. Har ni några laster som är bundna till ett transportslag oberoende av dess kostnad?
10. Tar ni hänsyn till miljön när ni väljer transportmedel?
11. Har ni någon prognos för hur era transportbehov kommer att utvecklas i framtiden?
12. Hur långt sträcker sig er framtidsprognos?
13. Hur stora lagringsmöjligheter har ni vid hamnarna vid Vänern?
14. Hur skulle ert transportflöde påverkas om ni inte kan använda er av sjöfarten?

Detta frågeformulär kommer att fungera som ett kontrakt mellan oss, här godkänner Ni att Ert namn och Ert företag får förekomma i vår rapport. Om Ni ej godkänner detta kommer Er signatur saknas på detta formulär. Ni har när som helst rätt att avbryta Ert samarbete med oss utan angiven orsak.

---

Namn

---

Ort och Datum



#### **Bilaga 4 - Intervjufrågor till Bertil Hallman på Trafikverket rörande Slussarna i Trollhättan.**

1. Vad har ni kommit fram till i er utredning?
2. Har ni någon pågående utredning angående de ej beräknade effekterna?
3. Vad kostar det för ett Vänermax fartyg att slussa idag?
4. Kommer kostnaderna för slussningarna i Trollhättan påverkas vid ett nybygge?
5. Har ni tittat på hur en eventuell omlastning kan komma ske vid en stängning av slussarna?
6. Tror ni att det nya brobygget i Göteborg kan komma att påverka beslutet om nya slussar?
7. Hur ser ni på EU:s nya direktiv om inre vattenvägar och hur det påverkar beslutet om nya slussar?
8. Har ni haft de industrier som är helt beroende av Vänersjöfarten i åtanke?
9. Vid en stängning av slussarna kommer det bli en större belastning på väg och järnväg, har ni tittat på hur stor denna belastning kan komma att bli?
10. Har ni i er utredning tittat på hur hamnarna i Vänern påverkas, både vid en utbyggnad och en stängning av slussarna?

Detta frågeformulär kommer att fungera som ett kontrakt mellan oss, här godkänner Ni att Ert namn och Ert företag får förekomma i vår rapport. Om Ni ej godkänner detta kommer Er signatur saknas på detta formulär. Ni har när som helst rätt att avbryta Ert samarbete med oss utan angiven orsak.

---

Namn

---

Ort och Datum

## Bilaga 5 - Väneröverenskommelsen



REGERINGSKANSLIET

2002-09-30

2002-09-23

KARLSTADS KOMMUN Kommunstyrelsen	
2002-09-03	
Dnr KS-2002-0527	Dpl 106
Landl. 705	

Näringsdepartementet

### Överenskommelse om Vänersjöfarten

Undertecknade kommuner, Vänerhamn AB, dess delägare, Region Värmland och Västra Götalandsregionen, Göteborgs Hamn AB, Vänerens Seglationsstyrelse träffar härmed följande överenskommelse med staten genom näringsdepartementet och dess förhandlingsman Jörgen Andersson.

Parterna ser positivt på att det nu finns en överenskommelse som syftar till att utveckla Vänersjöfarten och utveckla förhållandena för verksamheten så att konkurrensneutralitet med övriga transportslag uppnås och konstaterar att det kräver en prissättning av infrastrukturen som bygger på de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. En statlig parlamentarisk utredning måste påbörja sitt arbete omgående för att klarlägga förhållandena och föreslå åtgärder.

Parterna är överens om Vänersjöfartens nationella vikt och omistliga betydelse för näringslivet i Vänerregionen. Det är också grunden för parternas engagemang i frågan. Undertecknade parter är beredda till insatser för Vänersjöfartens utveckling och överenskommelsens syfte är att öka effektiviteten och att sänka kostnaderna för Vänersjöfarten och därmed främja näringslivets utveckling och öka tillväxten i Vänerregionen.

Överenskommelsen utgör en helhet där varje part bidrar med de nedan angivna åtgärderna.

§ 1 Samtliga delägare i Vänerhamn AB är överens om att det konsortialavtal som reglerar frågor om hamnverksamheten i Väner och som är uppsagt till den 30 juni 2004 inte skall ersättas av något nytt sådant avtal. Delägarna bekräftar genom undertecknandet av denna överenskommelse att konsortialavtalet upphört att gälla den dag denna överenskommelse blir gällande, se § 14..

§ 2 Samtliga delägare i Vänerhamn AB är överens om att ägarbilden i bolaget kommer att förändras genom att rederierna OF Ahlmarks & Co Eft. AB och Erik Thun AB överlåter aktierna till ett värde av 1 kr per aktie till kommunerna. Förändringarna skall vara genomförda till den 31 december 2002.

§ 3 Vänerhamn AB skall senast den 1 mars 2003 presentera en strukturplan för bolaget i syfte att rationalisera verksamheten. Budgeten för år 2003 - 1 juli 2005 för Vänerhamn AB skall planeras utifrån en kostnadssänkning med minst 20 % av kostnaderna. Kostnadssänkningarna skall återspeglas i sänkningar av hamnavgifterna, utveckling av verksamheten genom kompetenshöjning, effektiviseringar etc. Vänerhamn AB skall, med stöd av ytterligare tillförd kompetens, förstärka marknadsföring och kundkontakter.

§ 4 För att stärka övriga parter insatser är förhandlingsmannen beredd att verka för att staten tillskjuter ett engångsbelopp för stöd till omstrukturering av verksamheten.

§ 5 Göteborgs Hamn åtar sig att verka för passageavgifternas avskaffande för in och utgående sjöfart till Vänern.

§ 6 Det ankommer på Sjöfartsverket att realisera det substantiella innehållet av det som Göteborgs Hamn genom denna överenskommelse åtar sig.

§ 7 Sjöfartsverket och Vänerns Seglationsstyrelse är överens om att Seglationsstyrelsens verksamhet under våren 2003 skall överföras till Sjöfartsverket.

§ 8 Sjöfartsverket skall efter övertagandet av Seglationsstyrelsens verksamhet sänka kostnaderna för verksamheten inom Vänerns sjötrafikområde med 2-3 mkr. Besparingen skall komma Vänersjöfarten till del på sådant sätt att sjöfartens konkurrenskraft stärks med motsvarande belopp.

§ 9 Utifrån en oförändrad säkerhetsbedömning skall en provverksamhet med vidgat lotsdispensförfarande tillämpas för sjötrafiken på Göta älv, Trollhätte kanal och Vänern från den 1 januari 2003. Provverksamheten skall utvärderas efter tre år.

§ 10 Parterna är överens om att nuvarande Vänerrådet från den 1 januari 2003 ombildas till ett Näringslivsråd för Vänerregionen. I rådet ska ingå företrädare för näringslivet, kommunerna, regionerna, länsstyrelserna och de fackliga organisationerna. Målsättningen bör vara att den del av Vänerrådets medel som ej har förbrukats till dagens datum, skall kunna användas till Näringslivsrådets verksamhet. Till rådet ska knytas transportlogistisk kompetens för att utöka kombitrafikens möjligheter.

§ 11. För utvecklingsarbetet tillskjuter Västra Götalandsregionen och Region Värmland 2003-01-01 som ett engångsbelopp tillsammans 9 mkr. Region Värmland och Region Västra Götaland kommer att i sin respektive transport- och kommunikationspolitiska planering, väga in sjöfartens behov av insatser och införliva sjöfartens utvecklingsbehov med övriga transportslags, så att de bildar ett system för regionernas näringsliv och dess behov av flexibla, konkurrenskraftiga och långsiktigt hållbara transporter.

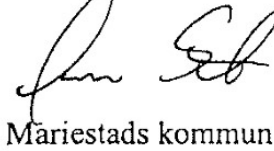
§ 12 Staten tillsätter under våren 2003 en parlamentarisk utredning om prissättningen på utnyttjande av infrastrukturen i syfte att uppnå konkurrensneutralitet mellan transportslagen.

§ 13 Sjöfartsverket skall följa genomförandet av överenskommelsen och senast den 1 september 2003 lämna en rapport till regeringen och parterna i denna överenskommelse om resultatet. Staten, genom Sjöfartsverket, garanterar Trollhätte kanals fortbestånd och standard genom långsiktigt underhåll och investeringar.

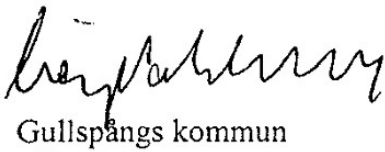
§ 14 En överenskommelse utifrån dessa grunder träffas under förutsättning att varje part fattar de formella beslut eller inhämtar erforderliga bemyndiganden som krävs för överenskommelsens fullföljande.

Karlstad den 30 september 2002

  
Karlstad kommun

  
Mariestads kommun

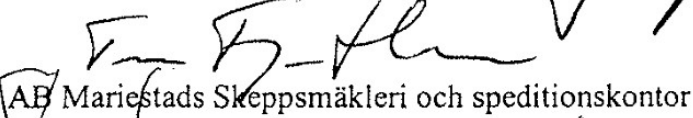
  
Lidköpings kommun

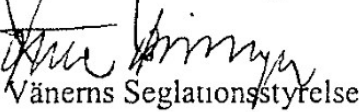
  
Gullspångs kommun

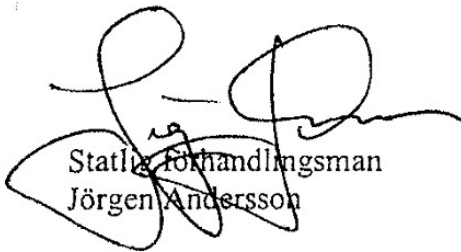
  
Västra Götalandsregionen

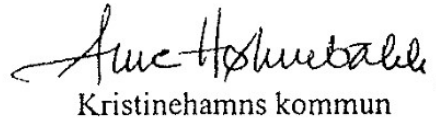
  
Vänerhamn AB

  
Erik Thun AB

  
AB Mariestads Skeppsmäkleri och speditjonskontor

  
Vänerns Seglationsstyrelse

  
Statlig förhandlingsman  
Jörgen Andersson

  
Kristinehamns kommun

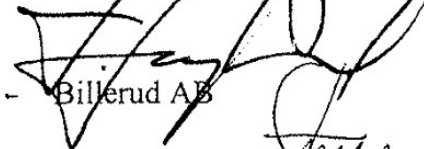
  
Amåls kommun

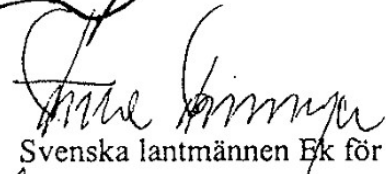
  
Vänerstads kommun

  
Göteborgs Hamn AB

  
Region Värmland

  
O.F. Ahlmarks & Co Eftf AB

  
Billerud AB

  
Svenska lantmännen Ek för

  
Sjöfartsverket