



## Vänersjöfarten och en ny generation slussar

### Bakgrund

Handelsstråket mellan Vänern och Kattegatt har en tusenårig historia. Fortfarande finns spår kvar av den gamla transportled som användes för att lasta om gods förbi fallen innan slussarna byggdes. De första slussarna stod klara 1800 och nästkommande generationer tillkom 1844 och 1916. Slussleden räknades under en tid som världens åttonde underverk, vilket ger en bra bild över den storlagenhet och tekniska utveckling som slussarna innebar, såväl för Trollhättan som för omvärlden. Nu har de senaste slussarna precis firat sitt hundraårsjubileum och står inför ett viktigt beslut:

– *Utveckling eller avveckling*

Farleden längs Göta älv är drygt 80 km lång och tar upp en höjdskillnad om 44 m. Utmed sträckan finns 13 broar och 6 slussar: en i Lilla Edet, fyra i Trollhättan och en i Vänersborg.

Dagens slussar mellan Vänern och Kattegatt har tjänat väl under drygt 100 år, men år 2030 bedöms de vara uttjänta och en renovering är inte ett realistiskt alternativ.

Vi vill med detta dokument gemensamt understryka vikten av att nya slussar byggs och att handelssjöfarten på Vänern tryggas så den kan bibehållas och öka.

### Sjöfarten mellan Göteborg och Vänern idag - och på sikt

Handelssjöfarten utgör en viktig komponent i Västra Götalandsregionens och Region Värmlands infrastruktur. Utmed Vänerstråket ligger det sju hamnar för handelssjöfart, varav de fem större hamnarna ligger i Vänern. Dominerande branscher som fraktar gods med Vänersjöfarten är idag papper och pappersmassa, trävaror, malm och jordbruk. Även om hamnarna är olika aktiva idag, utgör de en viktig resurs i en tid där omställning i transportslag är en het fråga. Sjöfarten innebär en



Trollhättans Stad



Vänersborgs kommun



LILLA EDETS  
KOMMUN



Region  
Värmland



VÄSTRA  
GÖTALANDSREGIONEN

konkurrensfördel vad gäller infrastrukturens flexibilitet och robusthet och är därför av stor vikt för regionernas styrka.

Den maximala lastkapaciteten på ett Vänermax-fartyg är enligt Trafikverket drygt 4 000 ton, vilket uppskattningsvis motsvarar 5–6 fullastade vagnslasttåg eller uppemot 175 lastbilstransporter. År 2014 passerade ca 1 000 lastfartyg och 2 500 – 3 000 fritidsbåtar genom slussarna. Enligt Trafikverkets prognos, som bygger på långtidsutredningen, förväntas sjögodset öka till 2,8 miljoner ton per fram till år 2040. Sjöfarten innebär således en stor resurs som skulle vara kostsam att omdistribuera till andra transportslag.

En nedläggning av Vänersjöfarten antas enligt Trafikverket innebära:

- Att mer än dubbelt så många tonkilometer utförs med lastbil
- Ökade transportkostnader för näringslivet
- Större miljöbelastningar
- Fler trafikolyckor
- Högre driftkostnader för väg och järnväg
- Risk för företagsnedläggningar

Dessutom skulle det innebära investeringar för fritidsbåtsturismen.

### Utredningsläget

Trafikverket har på uppdrag av regeringen utrett möjligheterna för framtida godstransporter mellan Göteborg och Vänerregionen. Sommaren 2013 beslutade regeringen om ny nationell plan för transportsystemet 2014 - 2025. I den fattades inga beslut om Vänersjöfarten, men det fastställdes att frågan om godstransporter till Vänern, och därmed frågan om nya slussar, skulle utredas vidare till näskommande nationella transportplan.

Trafikverket har sedan dess, tillsammans med Sjöfartsverket, ytterligare utrett och fastställt att dagens slussar i Lilla Edet, Trollhättan och Vänersborg passerar sin tekniska livslängd 2030.

Att dagens slussar inte kan renoveras beror främst på den de är i dåligt skick och att den varierande kvalitén på slussarnas konstruktion innebär svårigheter att inventera, kostnadsberäkna och tidsprognostisera en renovering. Bedömningen är att ett så långt stopp med renoveringar, skulle innebära att godstransporterna hittar nya vägar och riskerar att inte återvända till sjöfarten. Att renovera slussarna skulle vidare innebära att slussarna byggs till utanpå existerande slussvägg. Det skulle, i motsats till åtgärdsvalsstudiens resultat, kunna innebära att tillåten fartygsstorlek minskas ytterligare.

Byggnation av nya slussar kostnadsberäknas enligt Trafikverket till mellan 2,6 till 3,5 miljarder kronor.

Att renoveringsalternativet avskrivits innebär att nya slusslägen behöver tas fram. För Vänersborg och Lilla Edet har Trafikverket angett ett alternativt läge till dagens slussar. I Vänersborg ligger det väster om dagens sluss och i Lilla Edet öster om existerande sluss. För Trollhättan har i senaste åtgärdsvalsstudien tre olika förslag lagts fram: ett väster om dagens anläggning i 1844-års sluss, ett i nuvarande slussläge och ett, i enlighet med Trollhättans gällande översiktsplan, öster om 1916-års slussled.



Trollhättans Stad



Vänersborgs kommun



LILLA EDETS  
KOMMUN



Region  
Värmland



VÄSTRA  
GÖTALANDSREGIONEN



Skulle nästa nationella plan för transportsystemet inte medge byggnation av en ny generation slussar, behöver existerande slussar p.g.a. rasrisk fyllas igen. Enligt Trafikverket skulle investeringskostnaden för att avveckla befintliga slussar och vidta åtgärder för att upprätthålla turistsjöfarten uppgå till omkring 650 miljoner kronor.

Slutsatsen är att båda alternativen, att fortsatt bedriva handelssjöfart eller att avveckla den, är förknippade med investeringar.

### Lönsamhet

Enligt Trafikverkets beräkning är en investering i nya slussar samhällsekonomiskt lönsam. För varje satsad krona får samhället tillbaka 1,34 kronor. Handelssjöfarten på Väneren har potential att utvecklas och avlasta järnvägssystemet och vägnätet som båda är hårt belastade och som enligt prognosen kommer att belastas än mer under kommande decennier.

I ett förändrat klimat kommer nederbördsmängder innebära större påfrestningar på landmassorna intill Göta Älv. Behovet av ökad avtappning från Väneren innebär att en skredsäkring behöver göras längs Vänerstråket oavsett nya slussar eller inte. Den investeringen skulle kunna effektivieras om den kunde samordnas med ett slussbygge då stenmassorna från slussbyggnationen kan tillvaratas.

### Regional tillväxt

Handelssjöfarten är viktig i flera hänseenden, i synnerhet för näringslivet. Västra Götalandsregionen och Region Värmland har tillsammans låtit genomföra en regionalekonomisk konsekvensanalys av en nedläggning av Vänersjöfarten. Analysen pekar på att de företag som nyttjar sjöfarten har lokaliserat sig i regionen med hänsyn till råvarutillgång och infrastrukturbehov. Slutsatsen är att om ett av benen rubbas förändras förutsättningarna för flera företagsgrupper - med huvudsaklig utgångspunkt i pappersklustret i Värmland. Analysen pekar på att 1400 arbetstillfällen under en sjuårsperiod skulle gå förlorade, och att risken är stor för att kunskapsklustret drabbas vilket kan få mer långtgående effekter på sikt.

### Värdefull kulturmiljö, naturvärden och stadsmiljö

Att bygga nya slussar innebär ingrepp i landskapets kulturmiljö och stadsmiljö, särskilt i Trollhättan.

Trollhättans fyra slussar tar upp merparten av fallmetrarna mellan Väneren och Kattegatt. Den långa kommunikationshistorien har bidragit till stadens identitet och stolthet. Fall- och slussområdet är Trollhättans främsta rekreationsområde, turistattraktion och en viktig del i kommunens varumärke. Trollhättans Stad värnar intresset i bibehållen sjöfart av många anledningar. Järnväg, väg, sjöfart och flyg sammanstrålar i Trollhättan och innebär en stark kommunikations fördel regionalt, nationellt och internationellt. I Trollhättan är det i fall- och slussområdet som de största turistvärdena finns, och det är dit som turismutvecklingen fokuseras. Riksintresset för kulturmiljövård samt den byggnadsminnesförklaring som ligger över området är starkt förankrade på regional och nationell nivå. De kulturhistoriska värdena är kärnan till platsens rekreations- och turistvärden.

Att tillföra en ny generation slussar förutsätter att alla parter i den fortsatta processen, bl a farledsutredningen, beaktar vikten av att utforma slussarna och farleden på ett sätt som är förenligt med de natur- och kulturvärden som finns i fall- och slussområdet samt utmed farleden i stadskärnan, den sk Bergkanalen. I Trollhättans översiktsplan har ett utredningsreservat för ny slussled fastlagts.



Trollhättans Stad



Vänersborgs kommun



LILLA EDETS  
KOMMUN



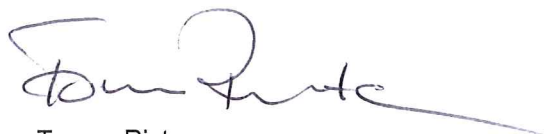
VÄSTRA  
GÖTALANDSREGIONEN

### Vår ståndpunkt

Vi vill gemensamt understryka betydelsen av ett positivt inriktningsbeslut om att nya slussar byggs i regeringens nationella plan för transportsystemet 2018-2029 för att trygga och öka handelssjöfarten på Vänern. En fortsatt Vänersjöfart skulle stärka miljön och gynna arbetsmarknader som ligger utanför storstadsområdena. Det skulle också stärka näringslivet i områdena runt Vänern och öppna för en fortsatt utveckling av viktiga branscher för hela Sverige.




Birgitta Losman  
Regionutvecklingsnämndens ordförande  
Västra Götalandsregionen



Tomas Riste  
Regionråd  
Region Värmland



Paul Åkerlund  
Kommunstyrelsens ordförande  
Trollhättans Stad



Marie Dahlin  
Kommunstyrelsens ordförande  
Vänersborg



Ingemar Ottosson  
Kommunstyrelsens ordförande  
Lilla Edet



Trollhättans Stad



Vänersborgs kommun



LILLA EDETS  
KOMMUN



Region  
Värmland



VÄSTRA  
GÖTALANDSREGIONEN