FÖRFATTARE
Katja Vuorenmaa Berdica och Dag Hersle

DATUM
2023-02-28

PM – HUR SER GODSTRAFIKENS UTVECKLING UT?

INNEHÅLL

Om godsprognosen 1
Trafikverkets basprognos 1
Samhällsekonomiska effekter 2
Om framtida godsutveckling 2
Sjöfartsverkets framtidsscenarier 2
Övergripande resonemang 3
Slutsats 4

Om godsprognosen

Trafikverkets basprognos[1]

Vid kvantifiering av effekter av olika åtgärder används Trafikverkets basprognoser, vilka tas fram för såväl person- som godstrafik. Basprognoserna baseras dels på beslutad politik vad gäller styrmedel och fysiska infrastrukturåtgärder, dels på omvärldsförutsättningar som befolkningsutveckling, ekonomisk utveckling, resvanor, energikostnader och varuflöden. Nyheten i nu gällande basprognos från 2020 (2020-06-15) är att klimatmålet om nollutsläpp från transportsektorn har lyfts in som beslutad politik och att målet nås genom bland annat en kombination av höjd reduktionsplikt, åtgärder för ökad elektrifieringstakt, aviserade bränsleskattehöjningar etc. Precis som för persontrafiken görs samma typ av grundantaganden även för godstrafiken i samband med att trafikeringskostnaderna för framtida år beräknas. Prognoserna visar således en framtida situation *givet* att gjorda antaganden och inlagda förutsättningar realiseras.

[1] Baserat på mailväxling med Petter Hill och Petter Wikström som arbetar med godsprognoser i Samgods-modellen på Trafikverket Expertcenter.

WSP Advisory
402 51 Göteborg
Besök: Ullevigatan 19
T: +46 10-722 50 00
WSP Sverige AB
Org. nr: 556057-4880
wsp.com

Den prognostiserade godstillväxten utgår från Konjunkturinstitutets referensscenario för Sveriges ekonomi till år 2040 (med en utveckling i kronor per varugrupp), i kombination med en prognos för hur varornas värde (i kronor per ton) förändras över tid. Denna tillväxt utgör en efterfrågan på transporter som omvandlas till transportflöden över noder och länkar i en nationell transportmodell. I sammanhanget utgör Vänersjöfarten endast en liten andel av alla transportvolymer i den svenska ekonomin och de osäkerheter som finns i transportmodellen tenderar att växa ju mer detaljerad nivå som studeras. Tillväxten i modellen, som ligger högt i ett historiskt perspektiv, kan ifrågasättas och tillväxttalen kommer att ses över i kommande prognoser.

Samhällsekonomiska effekter

Godsprognosen på 3,9 miljoner ton i Vänersjöfarten 2040[2] skulle kunna vara avgörande för det samhällsekonomiska utfallet av den föreslagna investeringen i nya slussar. Därför har WSP gjort en överslagsmässig beräkning för att få en uppfattning om vid vilka godsmängder som nyttorna av den förordade (Nord) respektive alternativa lösningen (Syd) går jämnt upp mot kostnaderna. Under antagandet att den beräknade nyttan antas vara direkt proportionell mot mängden gods blir resultatet att ”break even” godsvolymen 2040 ligger på 3,95 miljoner ton för Syd, medan den för Nord är 2,65 miljoner ton.[3]

Om framtida godsutveckling

Sjöfartsverkets framtidsscenarier

För att nyansera bilden av framtida godsflöden har Sjöfartsverket tittat närmare på ett antal scenarier för godstillväxten i Vänersjöfarten.[4] Utgångspunkten är de intervjuer som gjorts med Vänerhamn AB och en rad lastägare inom de fördjupade studier[5] som slussprojektet genomfört kring lokalisering av slussled i Trollhättan. Det pågår idag flera studier, inriktningar och projekt för att öka hamnarnas kapacitet. Vänerhamn AB har som inriktning att fördubbla sina godsvolymer från 2015 fram till 2030.

Dagens volymer ligger enligt Sjöfartsverket runt 2 miljoner ton per år. Baserat på de antaganden och bedömningar som näringen uttrycker bedöms den årliga ökningen ligga på ca 2,5 procent från idag fram till 2030, varefter den nya slussleden skulle kunna medföra ytterligare tillväxt på sikt. Ett anpassat scenario – som antar en tillfälligt lägre tillväxt på 1 procent per år under själva byggtiden från 2025 till 2030 samt 2,5 procent per år före och efter – ger en godsmängd på ca 3 miljoner ton år 2040.

---

[2] Motsvarar en årlig ökning på ca 4 procent från Basprognosens nuläge 2017

[3] Givet de investeringskostnader som uppskattades i arbetet med Lokaliseringsutredning inkl. SEB 2021

[4] PM Fartygstrafik och gods Trollhätte kanal. Sjöfartsverket (dnr 22-02520), 2022-11-22

[5] Utredning angående stängda slussar under byggtid i Trollhättan. Technocean, 2022-06-08

Baserat på Sjöfartsverkets fartygsdeklarationer syns en uppåtgående trend i godsflöden de senaste åren. Sveriges nationella godsstrategi – som går ut på att i större utsträckning nyttja bland annat sjöfart för godstransporter – bedöms också bidra till ökningen av gods i Vänersjöfarten på sikt. Generellt bedömer Sjöfartsverket att sjögodset fortsatt kommer att öka, även om takten på uppgången är svår att bedöma. En förutsättning är dock att sjötrafiken kan trafikera kanalen ostört så långt det är möjligt. Det framgår av en annan studie[6] att en långvarig stängning av slussleden – vilket skulle bli följden om nya slussar byggs i befintlig sträckning – kommer att få långtidskonsekvenser för Vänersjöfarten och att det sannolikt kommer ta lång tid och bli mycket svårt att återta de förlorade fraktvolymerna, om det alls är möjligt.

Övergripande resonemang

Den årliga godstillväxten ligger generellt i storleksordningen 3 procent och bygger på att allt som sker idag sker i lite större skala i framtiden, men utan några tydliga ”språng” vad gäller nya typer av gods eller stora, nya etableringar. Med nya slussar på plats möjliggörs efter 2030 även sjötransporter i något större skala än idag, under antagandet att större fartygsdimensioner på sikt kan möjliggöras genom såväl slussarna som själva farleden i stort. Detta kan i viss mån bidra till ökad sjögodsvolym, vilket bör återspeglas i den prognosticerade tillväxten. Det bör dock understrykas att de nu aktuella åtgärderna i slussarna i första hand är avsedda att vidmakthålla dagens funktion – de är nödvändiga för att höja säkerheten för sjötrafiken såväl som dammsäkerheten – men att det samtidigt görs en anpassning för framtida fartygsdimensioner.

Det finns ett antal verksamheter runt Vänern som nyttjar Vänersjöfarten. Dessa har funnits under många år och utgjort basen för sjötrafiken. Ingen tydlig utslagning eller något frånfälle av stor, för sjötrafiken väsentlig, part har skett. De flesta av de sjötrafiknyttjande verksamheterna växer. Som exempel konsoliderar Billeruds till färre och större anläggningar och de som blir kvar investeras det i, varvid mängden både in- och utgående gods blir större än tidigare. Typexempel är Billeruds anläggning i Gruvön, i vilken det har investerats stora belopp de senaste åren i bland annat en ny pappersmaskin, vilket driver ökade godsflöden. Lantmännen har under en rad år koncentrerat sin verksamhet till färre anläggningar och de som då blir kvar får ta större volymer. Så länge verksamheter finns kvar, växer de generellt till följd av rationaliseringar och en strävan efter stordriftsfördelar bland ägarna. Detta bedöms vara en delförklaring till att sjötrafiken ökat i Vänerns sjöfartsområde de senaste åren.

Med större slussar efter år 2030 (och allt annat lika) förskjuts jämviktsförhållandet gentemot andra transportslag något i sjöfartens favör, då mer bulklast (i storleksordningen upp till 20 procent) kan tas med större fartyg. Därtill innebär större fartyg en något förbättrad potential även för andra typer av godstransporter i sjötrafik än idag. Primärt skulle det kunna handla om små feederfartyg för containers och eventuellt även små RoRo-fartyg för trailers och ombordrullning av enhetsberett gods. Detta är således ett segment som skulle kunna bidra till ökad sjötrafik efter år 2030. Hur detta utvecklas är till stor del avhängigt en rad faktorer:

[6] Slussar i Trollhätte kanal: PM Alternativ befintlig sträckning med effekter, konsekvenser samt risk- och byggbarhetsanalys. Norconsult, 2022-10-06

1. *Bränsleprisutveckling*
Ökande bränslepriser slår relativt sett hårdare mot lastbilstransporter än mot sjötransporter, då bränslekostnadsandelen av totalkostnaderna är betydligt lägre vid sjötransport.

2. *Vägnätets bärighetsklass runt Vänern*
Idag är inga vägar längs sjöns östra eller västra strand uppklassificerade till BK4, vilket gör att storskaliga vägtransporter över 64 tons totalvikt än så länge inte är möjliga från Väneområdet och söderut. Skulle BK4 införas innebär det en förstärkning av vägtrafikens konkurrenskraft gentemot sjötrafiken. Däremot är i nuläget E18 på Vänerns norra sida av BK4-standard, vilket skulle kunna innebära/ge möjlighet till viss förbättring för en transportkedja av gods från området norr om Vänern som ska ut i Europa. Detta då en mer storskalig lastbilstransport kan ske i öst-västlig riktning på E18 till en Vänerhamn (t ex Kristinehamn eller Karlstad) för omlastning till fartyg istället för lättare lastbilstransport hela vägen till bro/hamn längre söderut i Sverige och vidare ner på kontinenten.

3. *Järnvägsnätets kapacitet*
Utökad kapacitet i såväl spårnät som terminaler främjar fortsatt/ökad godsbefordran på järnväg i stället för i sjöfrakt. Exempelvis har Karlstads hamn en betydande land-land-godsomlastning, varav en hel del troligen skulle kunna gå till sjöss om sjöfartens konkurrenskraft förbättrades i förhållande till järnväg.

Något som hittills inte har betraktats kopplat till sjöfartens utveckling är eventuella nyetableringar. En investering i nya, större slussar förmedlar ett tydligt budskap om att sjöfarten kommer att bestå bortom år 2030 och även få förbättrad prestanda i och med större tillåtna fartygsdimensioner. Detta är en potentiellt bidragande faktor – bland många – vid framtida etableringar av verksamheter. Tillkommande storskaliga verksamheter med stora in- och utgående internationella godsflöden, för vilka Vänerns omland uppfyller även övriga etableringsfaktorer/-krav (t ex tillgång till råvara, energi och kompetens m.m.) är ingen orimlighet i sammanhanget.

Slutsats

Godsvolymerna i Vänersjöfarten har länge legat på ca 2 miljoner ton per år men Sjöfartsverket ser en uppåtgående trend de senaste åren. Deras anpassade scenario, som antar 2,5 procents ökning per år (baserat på näringens egna bedömningar) utom under tiden de nya slussarna byggs, ger en godsmängd på ca 3 miljoner ton år 2040.

De verksamheter som nyttjar Vänersjöfarten växer till följd av rationaliseringar och en strävan efter stordriftsfördelar, vilket bedöms vara en delförklaring till att sjötrafiken ökat i Vänerns sjöfartsområde de senaste åren. Etablering av någon eller några nya verksamheter och/eller realiserande av enhetsberett gods i sjötrafik, när nya slussar finns på plats och nödvändiga åtgärder har vidtagits i farleden i stort, är exempel på framtida potentiella språngeffekter som skulle kunna bidra till att öka Vänersjöfarten på sikt.

Givet osäkerheterna i Trafikverkets godsprognos är en godsvolym på nära 4 miljoner ton år 2040 kanske väl optimistisk. Det krävs dock endast 2,65 miljoner ton för att nyttorna i Trafikverkets alternativ Nord ska väga upp kostnaderna. Detta motsvarar en årlig ökning på 1,5% per år från idag, vilket i ljuset av näringens och Sjöfartsverkets egna bedömningar är fullt rimligt att uppnå.