



Sjöfartsforum – medlem av European Shortsea Network – Ropstensslingan 11B, 115 42 STOCKHOLM
Tel 08-410 540 46, Fax:08- 662 78 25, info@maritimeforum.se, www.maritimeforum.se

Ökad inrikes sjöfart (när- och kustsjöfart) – en möjlighet för Sverige och för miljön

Vattenvägen - framtidsvägen

Sjöfartsforum vill lyfta fram den inrikes vattenvägen som begrepp och som möjlighet. Vattenvägen är en samhällsresurs med en outnyttjad potential för både människor och industri. Vattenvägen är näst intill gratis; den är ”färdigbyggd” och klar att användas.

Sjöfartsforum vill att politiker och beslutsfattare ska se till vattenvägen och dess möjligheter i all planering av infrastruktursatsningar för kollektivtrafik, godstrafik och persontrafik. Vattenvägens möjligheter ska utvärderas parallellt med satsningar på järnvägen, landsvägen och flyget.

Vattenvägen, landsvägen och järnvägen hör ihop. Rätt utnyttjade och tillsammans skapar de hållbara och optimala transportkedjor. Det ger stora miljöfördelar och bidrar till ett effektivt utnyttjande av de svenska samhällsresurserna. En inrikes sjötransport når oftast inte fram till de slutliga mottagarna, utan behöver kombineras med t ex en lastbilstransport. Omvänt kan den inrikes vattenvägen också utgöra en effektiv länk i den europeiska kortsjötrafiken.

Sjöfartsforum vill stimulera till nytänkande och bidra till en breddad syn på transportlösningar och infrastruktursatsningar. Föreningen vill också lyfta fram sjöfartens villkor och speciella förutsättningar.

INNEHÅLL	<i>sid</i>
1. Introduktion	2
2. Sammanfattning	3
3. Det går att ställa om – några exempel	4
4. Varför har vi så lite inrikes sjöfart i Sverige?	9
5. Viktiga förutsättningar för ökad inrikes sjöfart	14

1. INTRODUKTION

Sveriges behov av investeringar i och underhåll av landinfrastrukturen är stort. Våra ekonomiska resurser är begränsade och tuffa miljömål väntar den växande transportnäringen.

Inom logistikområdet finns en tydlig trend. Järnvägstransporterna står i fokus, främst av miljöskäl och en övergång sker till allt fler järnvägslösningar. Men järnvägen är en redan idag hårt belastad infrastruktur. Den har inte byggts ut i samma omfattning som vägnätet. Ett stort antal sträckningar har nått sitt kapacitetstak och det finns områden där viktiga delsträckor saknas. Godstrafik och persontrafik konkurrerar om existerande bankapacitet. Att bygga ny järnväg är dyrt och tar lång tid, upp till sju år från beslut till färdig järnväg.

Flyget är starkt miljöbelastande och därför inget alternativ. Endast en mycket liten godsmängd transporteras inrikes med flyg.

Vattenvägen däremot är en resurs med i princip obegränsad kapacitet och i stort sett gratis och underhållsfri. Den finns på plats, är klar att användas och har möjlighet att avlasta vägarna och det överbelastade järnvägsnätet med stora mängder gods. Fartygstransporter är, i förhållande till transporterad mängd gods, det mest miljövänliga transportsättet.

Den svenska hamnkartan är välutvecklad och består av ca 50 hamnar spridda längs vår långa kust och i inlandet (Vänern och Mälaren). Hamnarna är inte bara hamnar med över-kaj-hantering, utan även moderna logistikanläggningar för industrins och handelns godsflöden och för en omfattande passagerartrafik.



Sjöfartsforum – medlem av European Shortsea Network – Ropstensslingan 11B, 115 42 STOCKHOLM
Tel 08-410 540 46, Fax:08- 662 78 25, info@maritimeforum.se, www.maritimeforum.se

2. SAMMANFATTNING

Nytänkande och transportövergripande synsätt avgörande

Sverige, med sin långa kustremsa och sina inre vattenvägar, har förutsättningar att bygga ett hållbart transportsystem. Sjöfartsnäringen skulle kunna utvecklas och andelen sjötransporter för både gods och människor öka. Men – det behövs vilja, nytänkande, ett transportövergripande synsätt, kreativitet och förbättrade spelregler.

En ökad andel sjötrafik minskar trafiken på vägarna, kapar överbelastningen på järnvägen, ger mindre utsläpp och buller, lägre kostnader för landinfrastruktur, färre olyckor och ökad säkerhet, snabbare, smidigare och trevligare kollektivtrafik mm. Sjöfarten behöver bli ett tydligt alternativ och ett självklart komplement till övriga transportsätt.

Sjöfarten bör finnas med vid all samhällsplanering av infrastruktursatsningar och kommunikationslösningar. Det krävs transportslagsövergripande utredningar där man ser trafiksystemen ur ett samhällsekonomiskt helhetsperspektiv. Kostnadsberäkningar för satsningar på sjötrafiklösningar behöver också inkludera de kostnadsreduceringar som uppstår genom exempelvis avlastning av vägnätet.

Sverige behöver också en mer framtidsinriktad avgiftsstruktur som i ökad utsträckning ger konkurrensneutralitet mellan transportslagen. Att öka andelen inrikes sjöfart kräver inte mycket pengar, men vinsterna är desto större. Sammantaget ger ökad inrikes sjöfart en positiv statsfinansiell effekt med minskade kostnader för landinfrastruktur, ett effektivare användande av respektive transportslag och miljövinster i form av såväl minskade CO₂-utsläpp som bättre livsmiljö, speciellt i städer.

Det är också viktigt att se sjöfarten – och övriga transportslag – i sina sammanhang, som del i ofta komplicerade och internationella transportkedjor. Transportslagen ska kombineras till intermodala transportlösningar så att de används där de är mest lämpade. Lastbilen är t ex det transportslag som passar bäst på korta avstånd.

I Sverige behöver vi ett politiskt engagemang och en maritim strategi med en tydlig ambition att arbeta för utvecklingen av sjöfarten och den maritima sektorn samt för att stödja vattenvägarnas utvecklingsmöjligheter.

Det finns många exempel på nya idéer och förhållningssätt till vattenvägarnas möjligheter för både för gods- och passagerartrafik. Med ett politiskt intresse och stöd kan dessa växa och utvecklas.

3. DET GÅR ATT STÄLLA OM – NÅGRA EXEMPEL

Att ställa om mot mer inrikes sjötransporter är inte dyrt. Det är ur ett samhällsekonomiskt perspektiv fördelaktigt och ger stora effekter. Gods kan flyttas från landsväg till sjöfart. Sjöfarten kan även i många fall vara ett bättre alternativ än tågtransporter. Det behövs ett transportövergripande synsätt med nya, moderna styrmedel och kostnadsneutralitet mellan transportslagen.

För industrins del handlar det också i många fall om ett nytänkande. Just-in-time styr produktionsprocesser världen över och transportererna utgör ofta industrins lagerplats. Just-in-time är ett japanskt begrepp för leverans vid utsatt tidpunkt, inte ett begrepp för transportens hastighet. Nya och anpassade logistikupplägg behövs för ett hållbarare transportsystem.

Inrikes sjöfart, en trafik mellan svensk hamn och svensk hamn, utgör i många fall också en effektiv länk i europeisk kortsjötrafik och i längre intermodala transportlösningar inom Europa.

► Mer trafik in i Vänern och Mälaren:

Sveriges två stora inre vattenvägar är Göta Älv/Vänern och Södertälje Kanal/Mälaren. All trafik in i Vänern och Mälaren sker med fartyg som uppfyller kraven på Atlantrafik. Det beror på att vi i Sverige inte klassat Vänern och Mälaren som inre vattenvägar och därför inte kan använda mindre fartyg som man gör i övriga EU.

Trafiken på **Göta Älv och Vänern** utgörs av import- och exportgoods. Vattenvägen används idag inte för regionala transporter trots att sjötrafiken in i Vänern i princip går parallellt med järnvägs- och vägtrafiken. Av volymerna norrut från Göteborg tar Göta Älv årligen 4 miljoner ton gods, järnvägen 3 miljoner ton och väg E45 till Trollhättan och Karlstad 5 miljoner ton. Både vägen och järnvägen är hårt belastade, medan sjöfarten har nästan obegränsad kapacitet. Vänerhamn AB och Vänerregionens Näringslivsråd uppskattar att Vänertrafiken teoretiskt sett skulle kunna frakta ända upp till 40 miljoner ton gods. För Vänertrafiken gäller Väneröverenskommelsen vilket ger reducerade farledsavgifter.

Göteborgs Hamn genererar årligen en miljon vägtransporter till och från hamnen genom staden. Av dessa är 270 000 containerbilar, 690 000 trailers/lastbilar, 25 000 personbilstrailers och 25 000 tankbilar. I tillägg fraktas på järnväg 300 000 TEU, vilket motsvarar 120 000 lastbilar samt fem procent av hamnens trailers. Uppskattningar indikerar att hälften av vägtransporterna teoretiskt sett skulle kunna sparas in per år med ökade transporter på vattenvägen, Göta Älv/Vänern. Samtidigt kan noteras att transportererna till och från Göteborgs Hamn inom tio år beräknas ha fördubblats.

Västra Götalandsregionen har nyligen avslutat en förstudie om mer godstrafik på Göta Älv. Där föreslås en **älvpendedeltrafik** med mindre inlandsfartyg, s k push barges. Fartygen skulle inledningsvis drivas av naturgas och efter 2012 med en ökad andel biogas. Utredningen lägger fram förslag om en flisälvspendel, containerälvspendel och en bilälvspendel.

Göteborgs Energis nya biogasanläggning kommer att kräva 3 000 kubikmeter flis per dygn, varav hälften från Vänerregionen. En *flisälvs pendel* skulle ersätta 7 200 lastbilar på E6/E45. Pendeln har även möjlighet att operera inomskärs i Göteborgs närhet. På årsbasis skulle två *containerälvs pendlar* med daglig avgång från hamnen kunna frakta 360 000 TEU och minska vägtransporterna med 180 000 lastbilar/år. Dessa pendlar skulle få en omloppstid på 48 timmar. En *bilälvs pendel* kan lasta 350 nya bilar i slinga på 24 timmar mellan Vänersborg och Göteborg och avlasta vägen med 20 000 trailers per år.

Älvs pendeltrafiken skulle minska CO₂-utsläppen med 70 procent jämfört med om containrarna, flisen och bilarna fraktas med lastbil. Kväveutsläppen skulle minska med 90 procent och partiklar och buller försvinna nästan helt. Trafiken med älvs pendlarna är tänkt att bedrivas på kommersiella villkor. Förutsättningarna är, enligt förstudien, dels att Göta Älv regelmässigt får trafikeras av dessa push barges, inlandsfartyg, dels att pendlarna i stor utsträckning behandlas konkurrensneutralt gentemot lastbilen. Då kan kostnaden för transporterna minska vilket ger industrierna ökad konkurrenskraft. Utredningen ger också förslag på s k Sea-River trafik mellan Karlstad och Duisburg, Tysklands största inlandshamn.

För trafiken in i **Mälaren** finns ingen särskild överenskommelse. Tvärtom drabbas trafiken hårt av de höga lotskostnaderna in till Mälaren (dock med en rabatt på 32 %) och av dubbla farledsavgifter på det gods som omlastas i Södertälje Hamn. Trafiken hämmas också av dimensionerna på slussen i Södertälje, som inte är anpassad för dagens fartygsbehov. En utbyggnad av slussen skulle möjliggöra en effektivare trafik med dagens större, säkrare och miljövänligare fartyg. Slussen tillåter idag absolut max 130x19x6.8 meter. Med en utbyggnad till 170x25x7 meter skulle slussen t ex klara större och modernare tankfartyg i trafik från Göteborg eller Brofjorden, via Södertälje, in till Västerås och feederfartyg som tar 8 container i bredd.

Mälarhusarna räknar med att volymerna in i Mälaren kan fördubblas med ytterligare 3,5 miljoner ton gods till cirka 7 miljoner ton om villkoren förbättras. Husarna i Mälaren betjänar ett stort område i Mälardalen med mycket tung industri och stora behov av i huvudsak bulktransporter. Det är mycket energivaror som olja, flis, torv och pellets som importeras och stål och virke som exporteras. Mälardalen är också ett stort konsumtionsområde och containervolymer dit är stora. Här dominerar dock landtransporterna, men en trafik med containergods skulle med rätt förutsättningar kunna bli betydande.

Förutom havsgående fartyg skulle, enligt europeisk inrikes sjöfartsmodell, en pråmtrafik – en Mälarpendel – vara fullt möjlig mellan t ex hamnen i Södertälje och husarna i Mälaren. En pråmtrafik blir kostnadseffektiv eftersom den kan ske utan de lotsnings- och farledsavgifter som drabbar de havsgående fartygen och utan en dyr kranhantering. Investeringar i infrastruktur skulle inte behövas och miljövinsterna bli betydande. Mälarens sjövägar räcker till betydligt mer trafik. Antalet containers som behövs för att uppnå en lönsam trafik är inte stort.

► Skogstransporter inrikes på köl:

I Sverige skapade stormarna Gudrun och Per trafik med fartyg längs kusten. En hamn som fick ta hand om stora mängder skogsråvara efter stormarna var Karlshamns Hamn. Idag, efter erfarenheterna man gjorde då, är en fjärdedel av Karlshamns Hamns volymer för rundstock inrikes skeppade. Volymerna väntas öka. Råvaran skeppas från Karlshamns Hamn till bl a Gävle, Sundsvall och Örnsköldsvik. Logistiken fungerar mycket bra och kan utvecklas vidare. Karlshamns Hamn bedömer att det starkt ökande behovet av energiråvara till värmeproduktion skulle lämpa sig väl för inrikes sjöfart. Produktionen finns i norra och sydöstra delen av Sverige, med hamnar nära produktionen. Det befolkningstäta Mellansverige saknar råvara, men har många lämpliga lossningshamnar.

► Alternativ till tåg:

Tågtransporter som miljöeffektivt alternativ till lastbilstrafiken har fått stort fokus. Tåg ses många gånger som det enda alternativet till landsvägstransporter. Men många gånger kan en sjötransport mellan svensk hamn och svensk hamn vara ett väl så bra alternativ och kanske även en fördelaktigare lösning ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Idag är det i många fall inte möjligt för ett sjöalternativ att konkurrera med en tåglösning, t ex en tågpendel genom Sverige till Göteborgs Hamn. Tågen trafikerar ett hårt belastat järnvägsnät i behov av stora investeringar, medan sjöfartens infrastruktur finns på plats och har full kapacitet, även för ökande volymer.

SCA Transforest är ett företag som lyft volymer från väg och järnväg till fartygstransport. In och ut från Helsingborgs Hamn skeppas årligen 4 000 SCA-enheter. Ut lastas paper waste som används för återvinning i SCAs anläggningar. Produkten kommer till Helsingborgs Hamn med bil från Danmark. Den stuffas i hamnen i SCAs specialkassetter. Tidigare gick volymerna med järnväg och bil till Norrland. Trafiken på Helsingborg startades för cirka sju år sedan då en kreativ tanke ledde till att fartygen, som tidigare legat på redden utanför för att bunkra, istället gick in till kaj för att samtidigt lasta och lossa fartygen på returresan hem från England och Holland.

SCA Transforest arbetar för så stor fyllnadsgrad som möjligt för fartygens returresor norrut. Idag har RoRo-fartygen en genomsnittlig fyllnadsgrad på 70 – 80 % (inkl de egna tomma kassetterna) på resorna Tillbury-Rotterdam-Helsingborg-Umeå. I Helsingborg lastas förutom paper waste lastas även annat gods, t ex trailrar och tomma containrar.

► Containertransporter inrikes kommer:

Allt mer gods containeriseras. Containern är lätt att hantera, enkel att flytta mellan transportslagen, billig och global. Även bulk gods skeppas idag med containrar, t o m lera. Containeriseringen kommer att fortsätta. Än så länge är de inrikes volymerna låga och det är mest tomma containrar som går med fartyg mellan svensk hamn och svensk hamn. I takt med utvecklingen kommer de inrikes volymerna med all sannolikhet att öka. Förutsättningarna finns.

Södertälje Hamn, som ligger vid inloppet till Mälaren, men utanför slussen, invid E4/E20, är en nischad hamn som hanterar containrar, olja och bilar. Hamnen trafikeras av många containerrederier där flera av dem enbart anlöper Södertälje. Hamnen kan också ta emot alla containerfartyg som trafikeras Östersjön. Idag ser Södertälje Hamn i sina kontakter med marknaden stora möjligheter att lasta om containrar från större till mindre fartyg in till flera kajer i Mälaren. Volymerna är tillräckliga och avstånden lagom för att få till stånd en bra tidtabell. Hamnföretaget räknar med att i en inledande fas kunna transportera 50-70 TEU i vardera riktningen, fem dagar per vecka, vilket skulle ge kunderna en god service.

Hamnen trafikeras även av fartyg som har containerlast till andra hamnar på öst- och västkusten. Idag omlastas gods till lastbil för vidare trafik till bl a Gävle, Norrköping och Helsingborg. Volymerna är små, men med en tydlig ökning. Dessa volymer skulle också kunna flyttas till fartyg.

Ökad inrikes trafik med fartyg från t ex Södertälje Hamn och ytterligare någon hamn skulle kunna avlasta Essingeleden och andra övertrafikerade vägar i Mälardalsregionen.

► **Stora möjligheter i kollektivtrafiken - bättre tvärs över på sjön än runt om på land:**

I kollektivtrafiken är sjöfarten också en stark, men underutvecklad resurs. Kollektivtrafik till sjöss avlastar vägnätet och sparar miljön. Färjor kan reducera antalet bilar och tyngre fordon på vägnätet, förbättra kollektivresan för passagerare och t o m ersätta landinfrastruktur. Sjövägen kräver minimalt underhåll och har en betydligt billigare infrastruktur än väg- och spårtrafik. Minskad trafik på vägarna ger mindre utsläpp, färre olyckor och resorna går fortare, särskilt under rusningstrafik. Dagens sjötrafik har hög säkerhet och ger ett ökat välbefinnande för resenärerna, som slipper att sitta i bilköer eller trängas i tunnelbana och spårvagnar. Vägverkets färjelinjer har som enda del av det svenska vägnätet uppnått nollvisionen. Granskar man olycksstatistik för transportslagen är svensk skärgårdstrafik det säkraste sättet att färdas. Några exempel på snabbfärjans och vägfärjans möjligheter i kollektivtrafiken:

Vägen mellan Öckerö i Göteborgs norra skärgård och centrala Göteborg är starkt överbelastad i rusningstid och det tar cirka en timme med bil att ta sig till och från city. Det blir mycket köbildning med stillastående bilar. Lösningen på de mycket stora trafikproblemen har hittills varit att projektera vägar, tunnlar och broar. Två lokala folkomröstningar om bro till Öckerö har dock utfallit med NEJ. Det finns emellertid ett alternativ som märkligt nog inte utretts – färjealternativet. Om 160 passagerare väljer båten istället för bilen kan man minska antalet bilar på vägen med ca 135 stycken per tur (på arbetsresor åker 1,1 – 1,2 personer per bil). Det betyder att de bilar som finns kvar på vägen kommer fram fortare och slipper köer och därmed förbrukas mindre energi och släpps ut mindre avgaser. Resultatet blir bättre kommunikationer för alla och mindre miljöpåverkan.

Åtta snabbfärjor skulle kunna ge tiominuterstrafik mellan Hönö och Göteborgs city via Lindholmen. Över 900 personer kan transporteras i en riktning per timme och biltrafiken på väg 155 skulle i stort sett halveras under rusningstrafiken. Restiden till city skulle också halveras och sjunka till 30 minuter.



Sjöfartsforum – medlem av European Shortsea Network – Ropstensslingan 11B, 115 42 STOCKHOLM
Tel 08-410 540 46, Fax:08- 662 78 25, info@maritimeforum.se, www.maritimeforum.se

Styrsöbolaget och Västtrafik planerar nu för trafik med snabbgående fartyg i den södra skärgården, från Vrångö via Donsö och Styrsö till Saltholmen. I ett nästa steg skulle fartygen kunna köra direkt in till Göteborgs city. Förutsättningarna är att fartygen har liten miljöpåverkan, dvs låg bränsleförbrukning och att de inte drar upp svall, även när man kör fort. Lösningen är en katamaran byggd i lättviktsmaterial - kolfiber. Styrsöbolaget lånade för ett par år sedan en liknade färja och provkörde under en månad såväl i den södra som i den norra skärgården. Det blev succé. Nu byggs två liknande egna fartyg.

I Stockholm finns också nytänkande och förslag till sjötransportlösningar. Om man ska åka från sydöstra förorter till de nordöstra (t ex från Nacka till Danderyd) måste man antingen köra igenom centrala Stockholm eller runt hela staden. För att komma en kort distans fågelvägen måste man åka en lång omväg. Det är ett trögt och sårbart trafiksystem, där en mindre olycka kan stoppa hela genomfarten. Med vägfärjor som går direkt Nacka, Lidingö, Ropsten kan bilisterna avsevärt korta vägsträckan och belastningen på Stockholms vägar skulle minska. Vägverket Färjerederiet har flera förslag på lösningar.

Mängder av långtradare passerar dagligen Stockholm i nord-sydlig riktning. Fordon med dispens åker på E4:an genom Stockholms närområden (Essingeleden). Belastningen av vägen är hård. Många fordon får inte köra på Essingeleden, utan är hänvisade till att åka runt via Västerås etc för att komma förbi Stockholm, en omväg på cirka 15 mil. För att lösa detta har Färjerederiet presenterat en idé om att före och efter rusningstid, då vägfärjorna har ledig kapacitet, ta en del av den tunga trafiken på vägfärjor mellan södra och norra delen av Stockholm. Under den knappt timslånga resan på en vägfärja kan lastbilschaufförerna få sin lagstadgade vila. En vägfärja kan ta tre till fyra långtradare, vilket sparar 60 mil vägtransporter alternativt fyra dispensfordons belastning av Essingeleden. Med rätt planering och logistik kan man göra betydande vinster i tid, pengar, säkerhet, utsläpp och energiförbrukning.

Göteborg har tre färjor som transporterar 1,3 miljoner passagerare om året över Göta älv i Göteborgs centrala delar. Redan idag är färjorna hårt belastade under rusningstid. De har också begränsningar när det gäller antalet cyklar som kan transporteras. Under de närmaste åren kommer resandet att öka kraftigt på grund av den ökande bebyggelsen på Norra Älvstranden. Som ett alternativ till en ur många synvinklar tveksam och oerhört dyr (400-500 MSEK) gång- och cykelbro pågår i Göteborg arbete med att studera dels hur ytterligare färjor skulle kunna förstärka sambandet mellan älvstränderna, dels hur ett koncept på en miljövänlig och funktionell färja skulle se ut. Genom att tillhandahålla en snabb och behaglig överfart med stor turtäthet räknar man med att kunna avlasta de hårt belastade busslinjerna över broarna till Norra Älvstranden. Nya älvfärjor skulle ge resenärerna incitament för att gå eller cykla till arbetet på andra sidan älven. Färjorna ska konstrueras så att emissioner, buller och vågsvall minimeras. De kan drivas med el, gas eller bränsleceller. Göteborgs kommun planerar för en hållplats vid Skeppsbron där spårvagn, båtar och bussar möts och där närmare 20 000 personer kommer att passera dagligen. Här kommer de nya färjorna att spela en viktig roll.

I Stockholm togs för några år sedan fram ett förslag på en biogASFärja, Sjöbussen, som ett alternativ till den traditionella landtrafiken, t ex mellan Nacka Strand och centrala Stockholm. Även här skissade man



Sjöfartsforum – medlem av European Shortsea Network – Ropstensslingan 11B, 115 42 STOCKHOLM
Tel 08-410 540 46, Fax:08- 662 78 25, info@maritimeforum.se, www.maritimeforum.se

på en fartygskonstruktion med låg ljudnivå och små svallvågor. Drivmedel skulle vara biogas. Projektet lades ner då en ny politisk majoritet tillträdde. Projektet fick en del kritik för att passagerarunderlaget troligtvis skulle bli för lågt. Idag har många nya sjönära bostäder byggts i området och läget är annorlunda.

► **Godstransporter i städerna:**

Även godstrafik till sjöss i städerna har stora möjligheter att utvecklas. I många europeiska städer finns t ex ett krav på bortforsling av schaktmassor med fartyg i samband med nyproduktion. Här behövs ett helt nytt tänkande hos samhällsplanerarna eftersom viktiga kajområden och sjönära industriområden i många städer byggts bort. Företag som t ex Jehander Sand & Grus, som fraktar byggmaterial till stora byggen använder bl a fartygstransporter. Företaget vill öka andelen sjötransporter, men istället minskar volymerna. Kajer och industriområden nära vatten saknas.

4. VARFÖR HAR VI SÅ LITE INRIKES SJÖFART I SVERIGE?

Tillbakablick

Fram till 1870 var sjöfarten det enda betydande godstransportsättet i Sverige. Därefter, då södra och västra stambanan var klara, delade järnvägen och sjöfarten på transportarbetet. Den svenska järnvägen hade planerats så att den skulle komplettera sjöfarten. I början på 1900-talet gjorde lastbilen sitt intåg och vägnätet utvecklades i takt med lastbilen. Vid tiden för andra världskriget övergick lastbilen från att vara en lokal transportör till att också ta hand om det långväga transportarbetet.

Lastbilens flexibilitet var överlägsen. Sjöfarten var långsam och dåtidens sk järnvägsfinkor var svårlossade och godshanteringen dyr. Järnvägens dominans avtog och runt 1960 var det inrikes transportarbetet med lastbil lika stort som transportererna med järnväg. Efter 1950 ändrades transportmönstren, specialiseringen inleddes, levnadsstandarderna ökade och enhetsgodset började göra sitt intåg. Alla hamnar tog inte längre emot alla typer av gods. Sjöfarten minskade stort och efter 1970-talet var det inrikes transportarbetet med fartyg mycket litet.

Sverige släppte lastbilen lös utan större tankar på de långsiktiga konsekvenserna. Någon övergripande diskussion kring vilken roll de olika transportslagen skulle ha i det svenska samhället fördes aldrig. De stora trafikbesluten under 1960- och 1970-talen omfattade heller inte sjöfarten. Än i dag behandlas sjöfarten inte på samma sätt som järnvägen och vägarna. Sjöfarten finns inte med som ett självklart alternativ i samhällets planeringsprocesser eller i de politiska utredningarna och diskussionerna. Detta trots att sjöfarten har en oerhörd potential och på ett effektivt sätt kan bidra till en hållbar utveckling för samhälle, näringsliv och medborgare.

Åtta procent inrikes sjötransporter

I Sverige svarar inrikes sjöfart för åtta procent av det inrikes godstransportarbetet (trafik mellan svenska orter), i Tyskland är motsvarande siffra 20 procent, och i England 25 procent. Trafiken på såväl kustsjöfart som inre vattenvägar ökar snabbt i dessa och många andra länder inom EU. En motsvarande utveckling i Sverige skulle kunna ge en 20 – 25 procentig andel, vilket skulle innebära att lastbilstrafiken teoretiskt sett skulle minska med en tredjedel, både i det långväga transportarbetet och i städerna.

Tyngdpunkten i de svenska inrikes sjötransporterna ligger på ost- och västkusten samt i Bottenviken. Till största delen är det bulkgoods som skeppas med fartyg, t ex malm, cement, kalksten, olja samt jordbruks- och skogsprodukter. Årligen skeppas t ex 2 miljoner ton järnmalm mellan Luleå och Oxelösund. Olja skeppas från raffinaderierna på västkusten till depåer längs kusten och jordbruksprodukter skeppas från Mälardalen till Norrköping. Andelen styckegods och containrar är låg. Ett tydligt undantag är SCA Transforest som skeppar trailrar på sina systemfartyg från Helsingborg till Norrland.

Gotlandstrafiken ingår i den inrikes sjöfarten. Godsvolymerna är årligen cirka 700 000 längdmeter (trailertrafiken mäts i längdmeter) och passagerarantalet cirka 1,5 miljoner människor.



Sjöfartsforum – medlem av European Shortsea Network – Ropstensslingan 11B, 115 42 STOCKHOLM
Tel 08-410 540 46, Fax:08- 662 78 25, info@maritimeforum.se, www.maritimeforum.se

I den inrikes persontrafiken reser också varje år cirka 35 miljoner passagerare på våra inhemska vattenvägar med Vägverkets bilfärjor, skärgårdsbåtar i kollektivtrafiken och på olika typer av nöjeskryssningar.

Sjötransporternas styrka visades tydligt efter stormarna Gudrun och Per. Inget annat transportslag kunde på så kort tid hantera så extrema volymer. Idag skeppas fortfarande betydande volymer skogsprodukter med inrikes sjötransporter.

Europa satsar på inrikes sjöfart – några exempel

I Europa börjar närsjöfart och inland waterway traffic bli tydliga begrepp. Företag och hamnar aviserar satsningar på sjötransport av gods inom länderna, längs kuster och på floder och kanaler. Sjöfartslösningar används för att "fight the road congestion, fight the city congestion and fight the port congestion". På olika sätt arbetar man målmedvetet för att minska trafiken på vägarna och för att öka sjöfartens andel av transportarbetet.

Investeringarna är många och trafiken på Europas inre vattenvägar växer starkt. Bulkgoods dominerar, men containertrafiken och trafik med annan enhetslast ökar. Fler och fler företag ser till möjligheterna att utnyttja vattenvägarna i hållbara transportsystem, t ex IKEA och de stora bilproducenterna.

I Wien (mitt i hjärtat av Europa) är Wiens Hamns containerterminal större än Göteborgs Hamns. Det byggs hissbara akvedukter för fartyg i Tyskland och i Spanien har man nyligen rustat upp kanalen som leder in i Sevillas centrum (8 mil, EU- bidrag 2 miljarder kronor). Via denna kanal kommer nu mindre fartyg, s k push barges, att transportera såväl byggnadsmaterial, olja, bensin, containrar och pellets, som butiksvärvar, mat och dryck direkt in i centrum. Ut ur staden fraktar fartygen rivningsmateriel, schaktmassor, sopor mm. I Bryssel finns redan en sådan omfattande trafik. Mindre fartyg har på årsbasis ersatt 200 000 lastbilar som tidigare tagit sig in och ut ur stadens centrum. En likartad utveckling finns i många av EUs städer som London, Berlin, Duisburg m fl.

Dagstidningarna i Paris tillverkas i dag till stor del av papper som transporterats till stadens tryckerier med fartyg. 20 000 ton pappersrullar skeppas idag in till Paris och returpapper skeppas tillbaka. Systemet fungerar bra och nästa år räknar man med en ökning till 120 000 ton papper med fartyg.

I Storbritannien finns den privatägda terminaloperatören PD Ports som nu startar containertrafik mellan företagets terminaler i Teesport och Southampton samt Felixstowe med enda syfte att avlasta det överbelastade vägnätet. I Amsterdam finns AMS Barge en pråm med egen kran som skall hämta och lämna containrar hos företag som ligger nära Amsterdams kanaler – även det för att avlasta vägnätet.

I Europa inser man numera vattenvägarnas potential. I Nederländerna förser regeringen hamnarna med ett "tool-kit" med ett tio-punkters program för att underlätta utvecklingen mot mer sjögods. I år har regeringen i Frankrike beslutat godkänna bygget av en ny kanal som kommer att förbinda Paris med upplandet mot västra Europa. Den nya Seine-Nord kanalen, som kommer att bli 105 km lång, ska avlasta trafikträngseln i nord-sydlig riktning. Byggandet av kanalen kommer att generera 35 000 arbetstillfällen

och möjliggöra en mängd olika intermodala transport- och logistiklösningar. Förutom trafikförbättringar betyder kanalen 600 000 tons reducering av växthusgaserna, vilket motsvarar utsläppen från 3 miljoner familjer. Bygandet av kanalen är ett projekt inom Trans-European Networks. Den beräknas vara klar 2013 och kosta 3,17 miljarder euro i en ppp-finansiering.

Trots en lång kustremsa och två stora inre vattenvägar, Väneren och Mälaren, ligger vi långt efter i Sverige och en sedan länge nödvändig utbyggnad av slussen i Södertälje låter vänta på sig.

Sverige står utanför EUs Inland Waterway system

Europas inlandssjöfart bedrivs framför allt med mindre inlandsfartyg (push barges) som är anpassade för att kunna konkurrera med lastbilen på korta sträckor, inte minst i tätbebyggda områden. Dessa rederier och operatörer saknar idag förutsättningar för att kunna operera i Sverige. Det beror bl a på att Sveriges inlandsvatten inte anslutits till EUs Inland Waterway Transport System (IWT). Det betyder att Sverige inte har tillgång till de infrastrukturmedel och andra åtgärder som EU disponerar för att utveckla dessa transportvägar. Sverige omfattas heller inte av EUs River Information Services (RIS), ett system för kostnadseffektiv informationshantering och operation av inre vattenvägar.

Miljöaspekten - utsläppen måste minska

Sedan 1975 har godstransporterna på de svenska vägarna ökat mycket kraftigt. Näringslivets och samhällets behov av transporter växer hela tiden. Dagligen transporteras mer än 1,5 miljoner ton gods inom Sveriges gränser. Det motsvarar lasten på 320 000 lastbilar.

Sverige har som mål att transportsektorns CO₂-utsläpp år 2010 skall vara på samma nivå som 1990 (17 miljoner ton). Personbilarna klarar detta mål och ligger redan nu på 1990 års nivå. Det gör däremot inte den snabbt ökande lastbilstrafiken. Från 1990 har lätta lastbilar ökat utsläppen med 71 procent och tunga lastbilar med 41 procent. De totala utsläppen från transportsektorn är idag 18,7 miljoner ton CO₂.

Den svenska transportsektorn svarar för 45 procent av de totala CO₂-utsläppen och denna andel ökar snabbt. För att vända kurvan nedåt behövs nytänkande och nya grepp. Ett sätt är att öka sjöfartens andel av transportarbetet. Ett fartyg är per transporterad enhet det mest miljöeffektiva transportsättet och släpper enligt EU-kommissionen endast ut en sjättedel så mycket CO₂ som en lastbil (per utfört transportarbete, dvs per tonkilometer). Infrastrukturen för mer sjöfart finns redan och det har aldrig varit så lätt att skifta transportslag som idag, då alltmer gods fraktas med container. Containern utvecklades i USA för att underlätta omlastning mellan lastbil/fartyg. Ett skifte från väg till fartyg är också en satsning i linje med EUs strävan mot ökad intermodalitet eller co-modalitet. Intermodalitet innebär en transportlösning som består av två eller fler olika transportsätt i kombination. Co-modalitet går ett steg längre och innebär ett resursoptimalt utnyttjande av transportsätten.

Enligt EU-kommissionen har en lastbil en extern kostnad av 88 € per tonkilometer (dvs CO₂-utsläpp, olyckor etc). Ett tåg kostar samhället 19 € per tonkilometer och ett fartyg som går i närsjöfart i genomsnitt 17 €. Med de nya strängare internationella reglerna för sjöfarten, som nyligen beslutats av



Sjöfartsforum – medlem av European Shortsea Network – Ropstensslingan 11B, 115 42 STOCKHOLM
Tel 08-410 540 46, Fax:08- 662 78 25, info@maritimeforum.se, www.maritimeforum.se

IMO, kommer fartygen att minska sina utsläpp ännu mer. Svavelutsläppen kommer att minska 15 gånger och kväveutsläpp 5 gånger. Det innebär att de externa kostnaderna för sjöfarten sänks till cirka 10 € (att jämföras med lastbilens 88 €).

Trots sjöfartens miljöeffektivitet krävs stora insatser av näringen för att sänka sin miljöpåverkan. Ett omfattande arbete pågår också, där svenska rederier och företag ligger i framkant. Många har hunnit långt, andra är på gång. Utvecklingen är densamma både för små och stora fartyg/rederier. En lysande stjärna för framtida miljövänliga fartyg är Wallenius Wilhelmsens konceptfartyg ES ORCELLE, som drivs av en mix av bränsleceller, sol-, vind- och vågenergi. Idag handlar det tekniska utvecklingsarbetet främst om energieffektivisering, i en framtid allt mer om energival.

I Europa ser man en tydlig utveckling av fartygens prestanda. I takt med att inlandstrafiken ökar blir fartygen och pråmarna allt miljövänligare. EU stöder även projekt som syftar till ny teknik och miljövänligare fartyg inom inlandstrafiken. Nyligen introducerade företaget River Shuttle Containers, ett dotterbolag till det stora containerrederiet CMA CGM, tre nya pråmar som är self-propelled och använder 41 procent lägre energi än de s k pushed barges convoys som de ersätter. De är dessutom tio procent snabbare och ger bättre service till kunderna. Både River Shuttle Containers och moderbolaget meddelar att "shipping by waterway is an energy saver and the most environmentally friendly way to transport cargo. Each tonne switched from road to waterway cuts CO₂ emissions by four. River transport is the only mode of shipping that is not congested, and it offers near-perfect reliability of cargo delivery into the heart of metropolitan areas. Moreover, it is also a flexible, efficient alternative to many congested highway routes."

Industrins intresse ökar, men prisskillnaden avgör

Industrins intresse för CO₂-låga transporter ökar snabbt. En enkät i Västra Götalandsregionen visar att näringslivet där ser mycket positivt på sjöfarten. Rådande avgiftsstrukturer gör dock att 65 procent av företagen anger att det är en prisfråga om de, eller deras kunder, ska använda mer sjöfart för sina transporter.

Generellt sett är dock kunskapen om och intresset för inrikes sjöfartstransporter fortfarande lågt.

Avgiftsstruktur hämmar

Sveriges skatte- och avgiftssystem för sjöfarten gör att sjöfarten har svårt att konkurrera med lastbilen. Sjöfartslösningar blir därför ofta för dyra för många transportköpare.

För att frakta gods på de svenska vattenvägarna betalar fartygen farledsavgifter, både för fartyget och för godset. Sjöfarten betalar även lotsavgifter, som inom vissa områden – t ex vid en lång insegling in till Mälaren – är betydande och betungande. I tillägg betalar sjöfarten även hamnavgifter för lastning och lossning av gods i hamnen.



Sjöfartsforum – medlem av European Shortsea Network – Ropstensslingan 11B, 115 42 STOCKHOLM
Tel 08-410 540 46, Fax:08- 662 78 25, info@maritimeforum.se, www.maritimeforum.se

Gods på lastbil eller gods på järnväg behöver inte på samma sätt betala för sin infrastruktur. Det utgår ingen vägavgift och heller ingen banavgift i Sverige. (Lotsningskostnader finns förstås heller inte för landgodset.) Fartyg betalar för hamnens infrastrukturkostnad och dessa kostnader blir särskilt märkbara för fartyg som går korta sträckor mellan svenska hamnar. Lastbilen däremot, som också (om än inte på samma sätt) utnyttjar hamnens infrastruktur, använder den gratis. Avgiftsstrukturen skapar obalanser som påverkar godsflödena.

Farleds- och lotsavgifterna tas ut av Sjöfartsverket och finansierar dess verksamhet. Sjöfartsverket är ett affärsdrivande verk, till skillnad från Vägverket och Banverket som är skattefinansierade.

Som exempel kan nämnas att ett fartyg som fraktar 14 000 ton bensin från raffinaderiet i Göteborg till en depåcistern i Helsingborg betalar nästan en halv miljon kronor i infrastrukturavgifter till hamnen och staten (hamnens infrastrukturavgift och statens farledsavgift). Om en lastbil skulle utföra samma transportuppdrag behöver den köra på E6:an fram och tillbaks från Hisingen, genom Göteborg via Älvsborgsbron till Helsingborg 350 gånger. Trots miljöbelastning, slitage på vägarna mm är lastbilens totala avgifter, via skatter och andra avgifter, inte ens hälften så stora som sjöfartens.

Avgiftsstrukturerna innebär enligt Godstransportdelegationen att sjöfarten enbart med den statliga avgiften har en internaliseringsgrad av 96 procent (dvs betalar nästan hela sin samhällskostnad själv), medan lastbilen med alla sina skatter och avgifter endast betalar 60 procent.

Kostnadsberäkningar för satsningar på sjötrafiklösningar behöver också inkludera de kostnadsreduceringar som uppstår genom exempelvis avlastning av vägnätet.

Miljövänligare innovativa nya fartyg

Nya fartyg blir allt miljöeffektivare. De förbättras också hanteringsmässigt och blir därmed även kostnadseffektivare. Men fartygsinvesteringar kräver efterfrågan från kunderna och långsiktiga politiska förutsättningar och spelregler. Potentialen till trots saknas fortfarande ett tillräckligt stort intresse för inrikes sjöfart/kortsjötrafik från varuägare, kunder, andra sjöfartsintressenter och politiska beslutsfattare.

Men innovativa fartygsplaner finns, bl a hos Österströms Rederi AB i Norrköping. Österströms ECO3 är ett ekologiskt, ekonomiskt och ergonomiskt fartyg. De första designutkasterna är klara och holländska designinstitut och skeppsbyggare arbetar med en energisnål skrovform i stål, ny propellerteknik och mindre fartygsmotorer för alternativa drivmedel med låg emission och bränsleförbrukning (MGO och/eller LNG). Fartyget är avsett för en effektiv, konkurrenskraftig kustnära trafik och Europatrafik med olika typer av last. Det ska utrustas för snabb lossning och lastning av både torrbulk som trävaror, papper och containrar.



Sjöfartsforum – medlem av European Shortsea Network – Ropstensslingan 11B, 115 42 STOCKHOLM
Tel 08-410 540 46, Fax:08- 662 78 25, info@maritimeforum.se, www.maritimeforum.se

5. VIKTIGA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR ÖKAD INRIKES SJÖFART

Fem vattenvägspunkter

1. Inför alla infrastrukturinvesteringar och all kommunikations- och transportplanering bör möjliga vattenväglösningar alltid analyseras. Sjöfarten bör behandlas på samma sätt som väg och järnväg. Detta gäller både för gods- och passagerartransporter.
2. Transportslagens avgiftsstrukturer bör ses över. En mer framtidsinriktad avgiftsstruktur för hållbara transportkedjor och ekonomisk konkurrensneutralitet mellan transportslagen bör arbetas fram.
3. Sjöfartens viktiga förutsättningar såsom hamn- och kajområden och sjönära industriområden bör säkerställas.
4. En nationell maritim strategi för Sverige behövs, något som redan finns i våra grannländer. Med en nationell maritim strategi ges de långsiktiga förutsättningar som krävs för att rederier ska investera i lämpligt tonnage, den maritima industrin och näringen utvecklas och nya framtidsinriktade transportkedjor byggs upp.
5. Sveriges inre vattenvägar måste bli konkurrenskraftiga. Det bör utredas om Sverige ska anslutas till EUs Inland Waterway Transport System.

Sjöfartsforum 2009-02-14/ARH

Sjöfartsforum är en intresseorganisation för företag och organisationer verksamma inom sjöfartssektorn. Medlemmarna kommer från hela sjöfartsklustret t ex rederier, hamnföretag, teknikföretag och teknikkonsulter, försäkringsbolag, klassningssällskap, varuägare, utbildningsinstitut, kulturinstitutioner, fackföreningar, branschorganisationer mm. Sjöfartsforum arbetar för att informera om sjöfartens roll och möjligheter. Verksamheten täcker "sjöfart på Sverige" och riktar sig främst till beslutsfattare, men även till ungdomar som söker intressanta branscher för utbildning och jobb. Sjöfartsforum är Shortsea Promotion Centre Sweden och verkar för att lyfta fram europasjöfartens betydelse. Föreningen har för närvarande 97 företags- och organisationsmedlemmar.

Text: Anna Risfelt Hammargren, Sjöfartsforum

Fakta och input: Bertil Arvidsson, Erik Froste Södertälje Hamn AB, Göran Lindgren Karlshamns Hamn AB, Arne Welin och Leena Tegevi Skärgårdsredarna, Henric Gustafson Sjöbussen, Kjell Ranft Helsingborgs Hamn AB, Håkan Bergström, Gävle Containerterminal AB, Österströms Rederi AB, SCA Transforest, Vänerregionens Näringslivsråd, Rolf Bertilsson Sjöfartsverket, Inland Navigation Europe.