

# Stor utvecklingspotential för närsjöfarten i Sverige.

- Sverige har lång kust, stor hamnkapacitet och utmärkta inre vattenvägar (IWW) med stor kapacitet att ta ytterligare volymer.
- 1. Utvecklingen av nuvarande närsjöfart.
- 2. Utvecklingen av (ny) inlandssjöfart.(IWW)
- Godsvolymer enligt olika utredningar.
- Slutsatser och sammanfattning

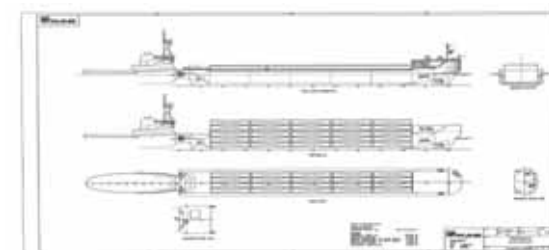
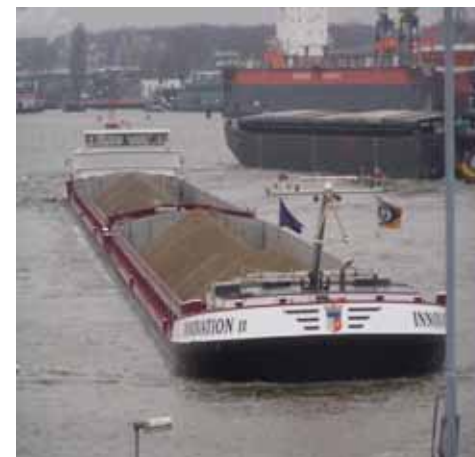
# Närsjöfart inom EU och Sverige.

- Närsjöfarten (havsgående fartyg) svarade 2009 för 37 % av transportarbetet inom EU, lastbilen 46%, järnvägen 10 %.
- Sverige ligger efter utvecklingen i övriga EU när det gäller inrikessjöfart, både vad gäller kust- och inlandssjöfart.
- Sverige har nu ändrat kurs, satsningar från statens infrastrukturbudget till vattenvägar (Sluss Södertälje, Gävle hamn etc) och nya transportslagsövergripande myndigheter.



## EU-Inlandssjöfart, stor potential i Sverige

- Vattenvägen är en miljövänlig och kostnadsfri naturresurs på samma sätt som vattenkraft.
- I de regioner som har inre vattenvägar (IWW) svarar inlandssjöfarten för ca 1/3 av godstransporterna
- I samtliga länder i EU som har inlandsfarvatten (IWW) ökar volymerna.
- Stora nyanläggningar görs nu. Stora EU-bidrag.
- Låga broar lyfts bort, kanaler breddas, nya slussar byggs.
- Stark koppling till "Hållbar stad", 30 % av transporterna under 5 mil.
- Industrin och redarna positiva.

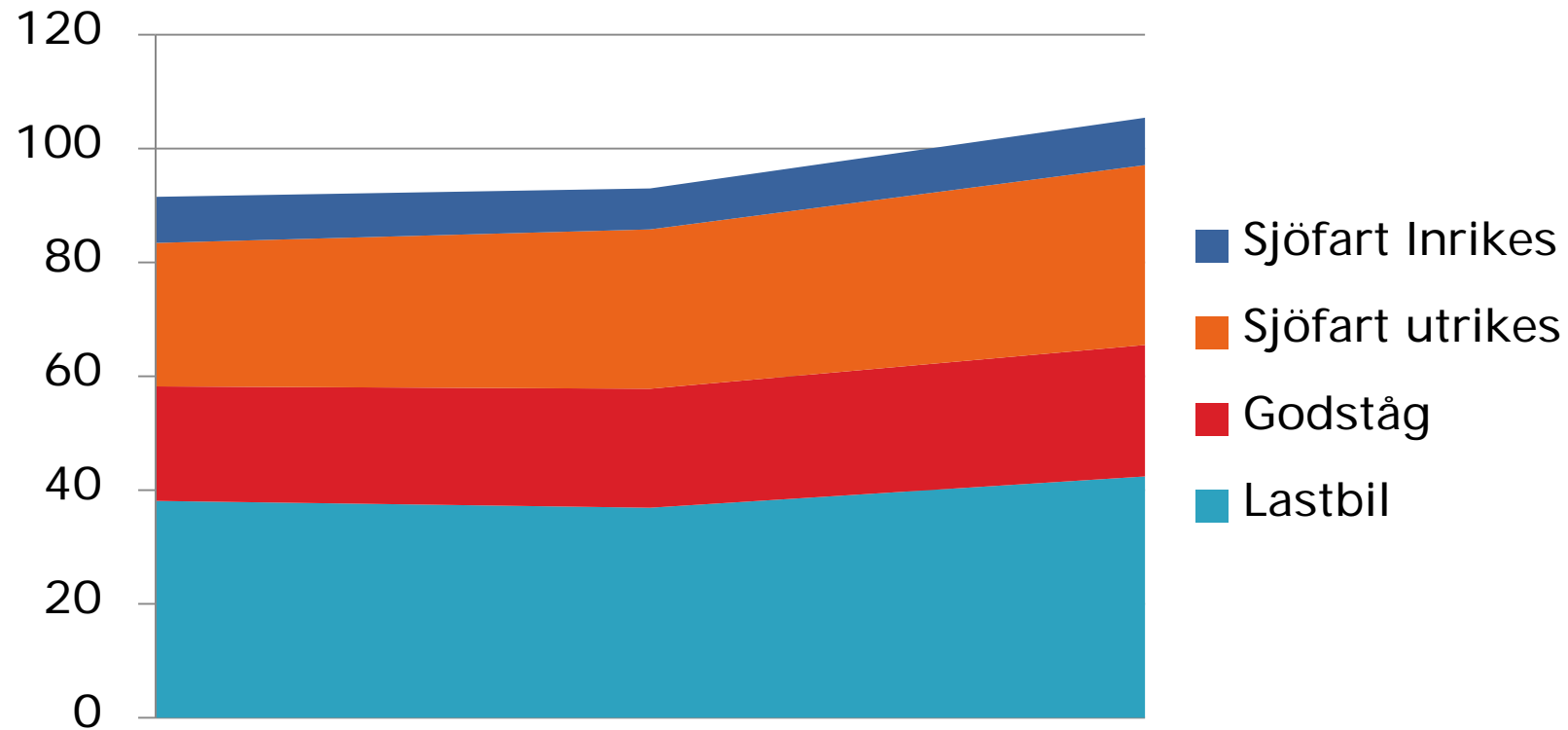


# Skillnad EU- klassade inlandsfartyg och FN-klassade havsgående fartyg

- Inlandsfartyg (Vänermax)
  - Lyder under EU-regler
  - Max 2 meters våghöjd
  - Min. brohöjd 12-13 meter
  - Maxstorlek 200 containers, eller 4000 ton last
  - Normal gångtid 4- 18 timmar
  - Besättning 3 man
  - Tillgång till normal samhällsservice.
  - Ingen lots
  - Bränsle; Diesel 10 ppm svavel
  - Låga hamn- och farledsavgifter
  - Låga försäkringskostnader
- Havsgående fartyg
  - Lyder under FN (IMO)-regler
  - Obegränsad våghöjd
  - Min. brohöjd över 40 meter
  - Maxstorlek 14000 containrar, eller 300000 ton last
  - Normal gångtid 5-30 dygn
  - Besättning 7-20 man
  - Måste klara allt med egen personal.
  - Lotspliktig
  - Högsvavlig tjockolja
  - Höga hamn och farledsavgifter
  - Höga försäkringskostnader

# Godstransportarbete i Sverige

Åren 2000, 2004 resp 2008. Miljarder tonkilometer (SIKA)





# Kapacitet och Flaskhalsar Inlandssjöfart i Sverige.

## Göteborgsregionen

- Uddevalla- Göteborg – Varberg, Göta älv upp till Lilla Edet.
- Slussen Lilla Edet.
  - Kapacitet 80 fartyg per dygn
- Trollhätte kanal;
  - Kapacitet 30 fartyg per dygn.
- Utnyttjandegrad Göta Älv;
  - 13 fartyg per dygn i högtrafik.
  - Lika mycket gods som hamnbanan.

## Mälarenregionen

- Västerås, Köping, Södertälje, Stockholm(Hässelby)
- Oxelösund, Södertälje, Norvik, Stockholm, Norrtälje.
- Södertälje kanal
  - 80 fartyg per dygn
  - Utnyttjandegrad 15 fartyg/dygn
- Hammarbyslussen
  - Ca 80 fartyg per dygn
  - Utnyttjandegrad; ?

# Typiska EU:klassade inlandsfartyg



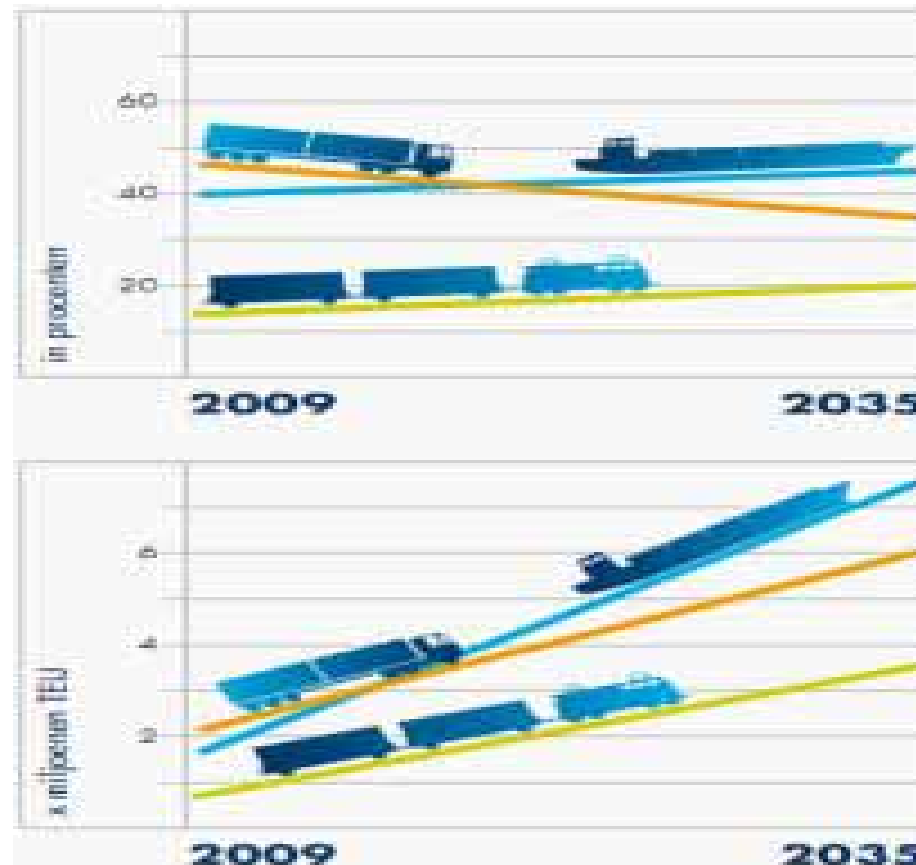
# Typiska EU-klassade inlandsfartyg



# Finns det gods för trafik på IWW ?

- ▶ Godstillväxt i Sverige 1992-2008 = 41 %
  - ▶ Västra Götalandsregionens förstudie 2008
  - ▶ Chalmersutredningen "Hållbara Lidköping 2011"
  - ▶ Inre vattenvägsutredningen 2011.
  - ▶ Remissyttrande, verk och myndigheter, 2011
  - ▶ Remissyttrande Vänerens näringslivsråd 2011
  - ▶ Länsstyrelsen i Värmland 2011
  - ▶ Redarna /hamnarna har tagit fram konkreta projekt.
- 
- ▶ Svaret är ja och tillgängliga volymerna ökar men kostnadsbilden helt avgörande

# Rotterdam. Nuläge och planer för utvecklingen av transporter mellan hamnen och inlandet. (Båten i diagrammen representerar inlandssjöfarten)



# EU-klassad Inlandssjöfart kan öka antalet passager avsevärt

Aktuell utredning om IWW.  
Länsstyrelsen Värmland



## Slutsatser;

- Stor potential för inlandssjöfart.
- Containertrafik; ofta relativt billig och miljövänlig. Göteborgs hamn genererar stora volymer.
- Bulktransporter (sopor, återvinning, flis etc); Ofta relativt billigt och miljövänlig.
- Uppskattat antal fartyg som passerar Lilla Bommen med utbyggd inlandssjöfart drygt 25 i medeltal per dygn.

# Sammanfattning 30 %

- ▶ 30 % billigare containertransport dörr till dörr.
- ▶ 30 % av transporterna på IWW under 5 mil
- ▶ 30 % av godsflödet väljer vattenvägen

# Sammanfattning. Godstrafik och fartyg.

- ▶ Godstrafiken i Sverige (och hela EU) kommer att fortsätta att öka.
- ▶ Inlandssjöfarten kan avlasta väg och järnväg stora mängder gods.
- ▶ Lämpliga inlandsfartyg finns men får ej användas i Sverige.
- ▶ Kustsjöfarten kan expandera om rättvisa avgifter för bil, båt och tåg. (Avgifter enligt "User pay" och "Polluter Pay"- principen. Glöm inte hamnavgifterna).
- ▶ Mer sjöfart helt i linje med EU:s transportpolitik och regeringens målsättning att mer gods skall transporteras på vattenvägar och järnvägar.
- ▶ Beslut som gynnar sjöfart ger statsfinansiellt plus.