

# INLANDSSJÖFART

- EN POTENTIAL FÖR SVERIGE OCH FÖR ETT  
HÅLLBART SAMHÄLLE

VATTEN ÄR  
VÄGEN

DECEMBER • 2011



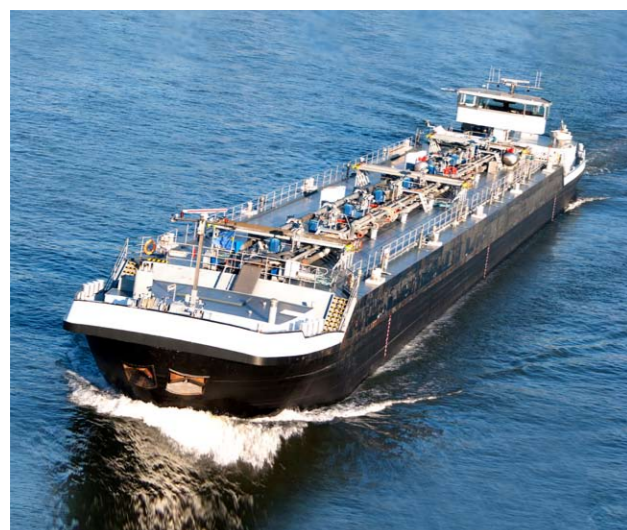
Inre vattenvägar - tillgänglig infrastrukturkapacitet som snabbt kan tas i bruk

I vår strävan att bygga ett hållbart samhälle utgör de inre vattenvägarna – floder, sjöar, kanaler och kustområden – en fantastisk möjlighet. Runt om i Europa utnyttjas potentialen hos denna infrastruktur, men trots utmärkta inre vattenvägar så gör vi i Sverige inte detsamma. Varför tar vi inte vara på denna nationella resurs?

#### Den svenska inlandssjöfarten

Inlandssjöfart drabbas varken av kapacitetsproblem eller av trängsel, utan räknas som ett mycket pålitligt trafikslag. Den trafikerar inre vattenvägar<sup>1</sup> dvs floder, sjöar och kanaler, men också väderskyddade kustområden. För svensk del skulle detta t ex motsvara trafikområden som Varberg – Göteborg – Uddevalla – Vänersborg/Karlstad, och Oxelösund – Södertälje – Stockholm – Köping/ Västerås eller Norrtälje.

Genom att avlasta väg- och järnvägsnätet ökar framkomligheten, samtidigt som statsfinansiellt signifikanta besparingar kan göras på underhåll av väg och järnväg. Vattenvägarna finns redan på plats, klara att användas. De har stor kapacitet och ger säkra transportvägar, vilket i sin tur minskar olycksriskerna. Med tvärförbindelser för både gods och passagerare kan det totala antalet transportkilometer minskas och den urbana mobiliteten förbättras.



#### Ett kapacitetstillskott med många fördelar

Genom att utnyttja de inre vattenvägarna får det svenska transportsystemet snabbt ett kapacitetstillskott, som minskar systemets sårbarhet och ökar dess flexibilitet. Sjöfarten kan också vara räddningen – både för gods och passagerare – vid större ingrepp i infrastrukturen.

Vattenburen kollektivtrafik har potential att värva bilister och bidra till att fler använder cykel i storstäderna. Utan trafikstockning kan en mer förutsägbar restid erbjudas och stadens ytterområden knyts tätare samman (t ex med bilfärjor som även tar bussar), vilket minskar trycket på de s k getingmidjorna. Industrisektorn ges stärkta konkurrensförutsättningar genom mer tillförlitliga leveranser, sänkta transportkostnader och ökad arbetskraftsörlighet i storstadsregionerna.

#### Ett hållbart val

Inlandssjöfarten är ett konkurrenskraftigt alternativ till väg och järnväg. Energikonsumtionen per tonkilometer transporterat gods till sjöss motsvarar endast hälften av den energi som går åt för motsvarande transport på järnväg. Jämför man med vägtransporter är motsvarande siffra knappt en femtedel för sjöfarten (17%). (Källa: Europakommissionen.) Inlandspråmar använder dessutom vanligt lastbilsbränsle med endast 10 ppm svavel.

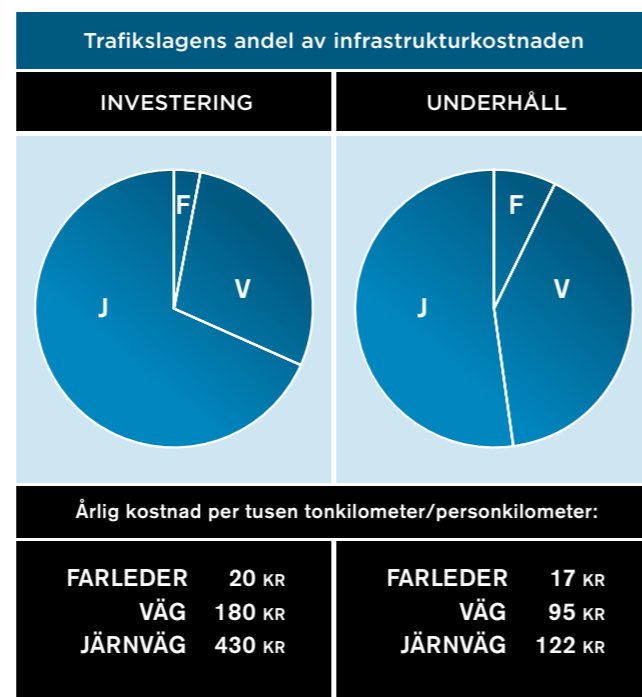
50%

17%

10 PPM

#### Kostnadseffektiv infrastruktur

Jämfört med andra trafikslag kräver vattenvägarna mycket lägre investerings- och underhållskostnader.



Källa: Centre for transport Studies, KTH, VTI m fl 2011.

<sup>1</sup> Inre vattenvägar definieras av FN som skyddade vatten med en signifikant högsta våghöjd under 2,0 m över tid. De delas in i fyra zoner beroende på max våghöjd.

<sup>2</sup> Godstrafik på köl mellan svenska hamnar (ej till eller från utländsk hamn)

<sup>3</sup> Källa: Trafikanalys

<sup>4</sup> International Maritime Organization

<sup>5</sup> Godspråmarna klassas enligt EUs gemensamma tekniska regler. Europaparlamentets och Europarådets direktiv 2006/87/EG.

#### Sjöfart på "öppet hav" och "inre vattenvägar" - helt olika förutsättningar

I Sverige sker idag bara sju procent av det inrikes godstransportarbetet<sup>2</sup> och sju promille av kollektivtrafiken till sjöss<sup>3</sup>. I övriga Europa fraktas ofta fem gånger så stor andel av godset på vattenvägarna – ibland mer. Men vad är det som gör att vi inte utnyttjar denna hållbara resurs i samma utsträckning som övriga Europa?

7% 7%  
**X5**

Svaret är att Sverige står utanför EUs regelverk för inlandssjöfart och därmed möjligheterna att utveckla en modern, konkurrenskraftig trafik på våra inre vattenvägar. I Sverige får inte EU-klassade inlandsklassade godspråmar trafikera. Här är bara större fartyg klassade för "öppet hav" tillåtna.

Förutsättningarna för sjöfart på *öppet hav* respektive *inre vattenvägar* är helt olika och regelverken vad gäller teknik, säkerhet och bemanning skiljer sig därför åt. De havsgående fartygen styrs av ett omfattande regelverk fastställt av FNs sjöfartsorganisation IMO<sup>4</sup>. Detta regelverk gäller idag även för de svenska inre vattenvägarna.

I Europa har EU, i syfte att effektivt utnyttja den transportkapacitet som floder, sjöar, kanaler och skyddade kuststräckor utgör, skapat ett särskilt regelverk för inre vattenvägar Inland Waterway Systems (IWS)<sup>5</sup>. Det är en gedigen lagstiftning som även innefattar trafikledningssystemet RIS (River Information System), som underlättar navigering och kontakten med land.

#### Inlandspråmar och passagerarfartyg

I den moderna europeiska inlandssjöfarten trafikerar ca 20 000 effektiva godspråmar, s k barges. En pråm är en flatbottad båt anpassad för sina farvatten med 2-4 mans besättning. Pråmarna är specialbyggda och finns som containerpråm, bulkpråm, tankpråm, bilpråm osv. Det finns också förstärkta pråmar för trafik längs kusten mellan två hamnar (estuary barges) och pråmar utan egen framdrift (push-barges).

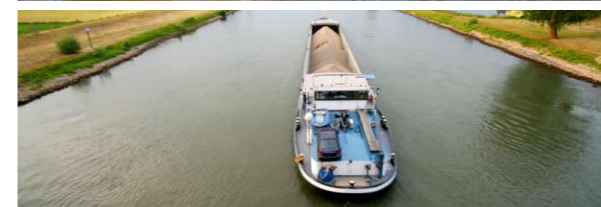
Inom kollektivtrafiken finns lågsvallande och energi-effektiva passagerarfartyg, som möjliggör högre hastigheter, vilket attraherar fler resenärer.

För att till fullo utnyttja infrastrukturen och skapa ett robust och resursstarkt transportsystem bör Sverige snarast införa EU:s lagstiftning om inre vattenvägar.



#### Pråmtrafik

Inlandssjöfarten blir allt viktigare och många företag jobbar strategiskt med dagens moderna pråmtrafik, t ex Tesco, Philips och Heineken. Städer som Paris och London utnyttjar flodtrafiken för sophantering och transport av byggmaterial. I Frankrike byggs Seine North Europe Canal för att binda ihop Paris och Gent och därmed avlasta motorväg A1.



#### Bulkpråm

En inlandspråm har stor kapacitet. En bulkpråm i svensk Vänermax-storlek kan lasta 2 840 ton gods vilket motsvarar ca 100 tunga lastbilar eller 5,4 heltåg.



#### Containerpråm

En containerpråm med 198 TEU är ett konkurrenskraftigt och hållbart alternativ till lastbil och järnväg. Transporten är i snitt 30% billigare till sin mottagare, den sista lastbilstransporten inkluderad.



#### Snabbgående passagerarfartyg

Möjligheten för passagerarfartyg att köra snabbare ger resenärerna kortare restid vilket ökar kollektivtrafikens attraktivitet. Högre hastigheter innebär vid oförändrad turtäthet också behov av färre fartyg, vilket minskar kostnaderna avsevärt. Som exempel går passagerarfartyg på Themsen i London med 33 knops fart.

### Hög ambitionsnivå och viljan att satsa det som krävs

Den svenska maritima näringen har sedan 2009 bedrivit ett samverkansarbete som syftar till att utveckla näringen till en av Sveriges basnäringar. Hösten 2010 presenterades en gemensam vision och strategi som fokuserar på möjligheter, utveckling, innovationskraft, tillväxt och jobb. Arbetet innefattar aktörer från såväl näringsliv och akademi som offentlig sektor.

**Vision.** Sverige, alltid i framkant inom maritim innovation och hållbar utveckling



**Svenskt maritimt kluster** kommer att fortsätta arbeta aktivt för ett gemensamt ansvarstagande för näringens utveckling till nytta för industri och näringsliv samt samhället i stort.

### Handlingsplan till en effektiv inlandssjöfart i Sverige

- Säkerställ jämställda konkurrensförutsättningar för de olika trafikslagen (i enlighet med EU:s vitbok om transporter – polluter pays, user pays).
- Inför det europeiska regelverket för inre vattenvägar med pråm- och passagerartrafik **utan svenska särregler**.
- Se över fartbestämmelserna för vattenburen kollektivtrafik och möjliggör dynamiska hastigheter för olika typer av fartyg (ofta dubbelt så höga farter eller mer i Europa).
- Underlätta samverkan mellan trafikslagen - både för gods och för kollektivtrafiken. Integrera trafiken på de inre vattenvägarna i intermodala godstransportkedjor och skapa goda anslutningsmöjligheter för passagerare.
- Säkerställ att vattenvägarna finns med i tidiga planeringsskeden i all samhällsplanering.
- Ta kommandot över markutnyttjandet, framför allt i städer, vid kollektivtrafiknoder och för hamn- och sjönära industrimark.
- Främja och stötta övergången till vattenvägarna i ett initialt skede.

Ps. Europakommissionen avsätter stora medel i en rad program för att stödja transport på inre vattenvägar. Dessa medel kan bli tillgängliga också för Sverige. ds.

*Sjöfarts  
forum*

*Maritime  
forum*

SJÖFARTSFORUM är en intresseförening för företag och organisationer verksamma inom den maritima näringen. Föreningen arbetar för att samhällets kunskap om sjöfarten och den maritima näringen ska vara god och för att tydliggöra näringens möjligheter och värdeskapande för människor, näringsliv och samhället i stort. Sjöfartsforum är medlem i European Shortsea Network och i European Network of Maritime Clusters. [www.maritimeforum.se](http://www.maritimeforum.se)

Denna trycksak är en rapport från fokusgruppen "Närsjöfart och inrikes sjöfart", en av de sju arbetsgrupper som ingår i ett strategiarbete som leds och drivs av Sjöfartsforum.