

# VNR informerade Trafikutskottet om Vänersjöfartens villkor

Nyhetsbrev November 2007

- Inland Waterways – en outnyttjad möjlighet
- Minska behovet av lotsning genom förbättring av farleder och ny teknik
- Vänerhamns strategiska betydelse för att avlasta vägarna
- Åtgärder för att hindra översvämning måste göras med hänsyn till sjöfarten
- Ökad samverkan mellan transportslag och aktörer

Det var några av de slutsatser som VNR framförde vid en träff med riksdagens trafikutskott den 14 november. Utskottet visade stort intresse för frågorna, framför allt

Vänersjöfartens möjlighet att avlasta vägarna och därmed minska koldioxidutsläppen.

Delegationen från VNR bestod av Mikael Norrman, Bertil Arvidsson, Lars Yngström, Håkan Holm, Jan Källsson och Jan Axelsson.

Innehållet i det här nyhetsbrevet överlämnades till utskottets ledamöter.



## En starkare Vänersjöfart

I samband med den så kallade Väneröverenskommelsen den 30 september 2002, bildades Vänerregionens Näringslivsråd, VNR.

VNR fick till uppgift att arbeta för effektivare transportsystem i Vänerregionen, med tyngdpunkt på Vänersjöfarten. Rådet skulle också se till att Väneröverenskommelsen genomfördes så som parterna kommit överens om.

Totalt var det 19 Vänerintressenter som skrev under, en av dem var staten.

VNR består av representanter för näringslivet, Redareföreningen, Tågoperatörerna, Åkeriföreningen, berörda fackliga organisationer, kommunerna runt Vänern, Västra Götalandsregionen, Region Värmland och länsstyrelserna.

Sedan VNR bildades och överenskommelsen skrevs under har förutsättningarna för sjöfart på Vänern förbättrats. Vänerhamn har effektiviserats och sänkt sina kostnader, avgifterna för lotsning har sjunkit och passageavgiften i Göteborgs hamn har tagits bort.

Men utvecklingen går vidare och i horisonten finns både möjligheter och hot. VNR jobbar vidare för att avvärja hoten och utveckla möjligheterna. De närmaste årens arbete har spaltats upp i sex prioriterade områden:

- En långsiktigt hållbar Vänersjöfart.
- Samverkan mellan olika transportslag.
- Kommunikations- och marknadsföringsstrategi.
- EU-samarbete.
- Miljöeffektiva transportsystem.
- Uppföljning av Väneröverenskommelsen.

# Näringslivet behöver Vänersjöfarten

Var tredje företag runt Vänern är beroende av Vänersjöfarten.

En fjärdedel skulle vilja frakta mer på sjön.

Det framgår av en enkätundersökning som VNR genomfört i år.

Av 100 tillfrågade företag svarade 70 och på frågan om vad som skulle till för att de skulle flytta mer gods till fartyg, pekade de flesta på kostnadsfrågan. Lägre fraktkostnad ger mer gods. Som nummer två kom miljöhänsyn. Klimatfrågan är i

fokus och företagen får goodwill om de fraktar klimatsäkert. Tätare turer och reguljär containertrafik var andra aspekter som kom högt upp på listan.

Flera av företagen som deltog i enkäten har också fått upp ögonen för sjötransport som ett alternativ i logistikkedjan.

Även Hamnstrategiutredaren, Bengt Owe Birgersson, pekar på Vänersjöfartens betydelse för industrin i regionen. Framför allt skogsindustrin är beroende av sjöfart på Vänern, menar han i sin utredning.

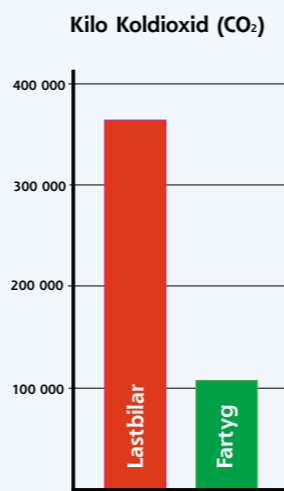
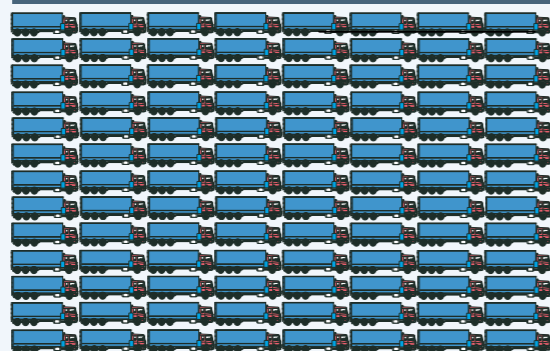
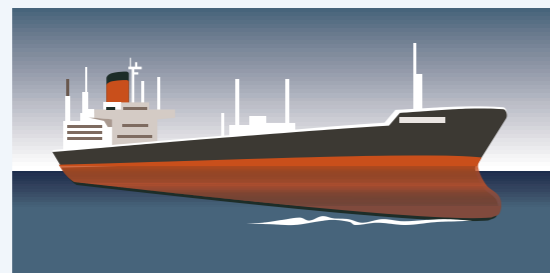
## Övriga Europa satsar på inre vattenvägar

Den tunga trafiken är ett uppenbart problem på europavägarna 20 och 45 ner mot Göteborg. I övriga Europa kan det vara ännu värre på de större vägarna. Men där har man tagit itu med problemen och gynnar godstransporter på de inre vattenvägarna, det vill säga floder och kanaler. Något som resulterat i ett rejält uppsving för vattenburna transporter och en avlastning av det överbelastade vägnätet. Inom EU finns ett särskilt program för dessa Inland Waterways, kallat Naiades. Fördelen med Inland Waterways är inte bara att den tunga trafiken på vägarna minskar utan man får också färre trafikolyckor, mindre buller i

tättbebyggda områden och, inte minst, betydligt mindre utsläpp av koldioxid.

I Sverige sker inlandssjöfarten på Vänern och Mälaren. Denna trafik klassas dock inte som Inland Waterway och får därmed inte heller del av EU:s stöd.

VNR anser att frågan om Inland Waterways bör komma upp på agendan för att på allvar undersöka om inlandssjöfarten skulle kunna dra nytta av EU-projekten och möjliggöra att godstransporterna i Sverige blir mer kostnadsneutrala. Idag är det ju så att om den lastbil man inte kommer förbi på E45:an är utlandsregistrerad, så betalar åkaren inte någon väg-



# En lönsam Genväg

En stor del av det gods som lastas om i hamnanläggningarna i norra Vänern kommer från Bergslagen och Dalarna.

Ur miljösynpunkt är det naturligtvis bäst om godset kan transporteras med tåg och sedan lastas om till fartyg. Problemet är bara att sträckan mellan Nykroppa och Kristinehamn inte är elektrifierad. Det betyder att godset antingen får transporteras med diesellok med sämre miljöprestanda eller med ellok via Hallsberg. Det skulle, som framgår av kartan, bli en rejäl omväg

via Hallsberg och transporttiden kan bli mycket längre eftersom tågen rangeras om där och väntetider kan uppstå.

En elektrifiering av bandelen Nykroppa-Kristinehamn innebär att tågen kan ta en genväg till även Karlstad och därmed avlasta den hårt trafikerade bandelen Kil-Karlstad.

Berörda kommuner, Intresseföreningen Bergslaget och VNR har bekostat en förstudie som visar att en elektrifiering kostar cirka 100 miljoner kronor.

Karlstad

Nettonuvärdes-

kvoten på en sådan investering, det vill säga den samhällsekonomiska nyttan, är hela 5,0.

Banverket har varit med i förstudien och bedömer att den kan ligga till grund för fortsatt planeringsarbete i form av järnvägsplan.

I Banverkets förslag till revidering av den så kallade Framtidsplanen, har elektrifiering av den knappt fyra mil korta sträckan mellan Nykroppa och Kristinehamn fått en särställning. Samma sak i Branschföreningen Tågoperatörernas så kallade Klimatpaket. Banverket öppnar också för en OPS-lösning.

Om regeringen godkänner Banverkets förslag till revidering av Framtidsplanen kan elektrifieringen vara klar redan 2009 eller 2010.

Den Väneröverenskommelse, som bland annat staten har skrivit under, betonar att man ska sträva efter en rationell samverkan mellan transportslagen båt, tåg och lastbil.

Med en elektrifierad järnväg mellan Nykroppa och Kristinehamn når man en mycket bra samverkan mellan tåg och båt, andelen sjöburet gods på Vänern kommer att öka och klimatstörningarna blir mindre.

Som en extra bonus skulle persontrafiken med tåg mellan Dalarna och universitetsstaden Karlstad väsentligt förbättras.

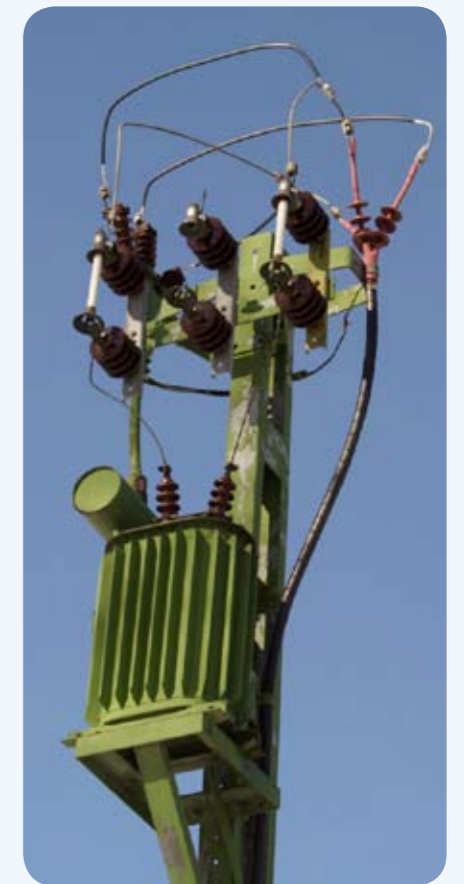


trafikskatt i Sverige. Och om lastbilen är utrustad med dubbla dieseltankar, betalar han inte ens någon drivmedelsskatt.

Den redare som tar upp sitt fartyg i Vänern får dock betala både farledsavgift och lotsavgift.

VNR vill också att Vänern och Göta älv blir pilotområde när man vill pröva nya system för trafikövervakning till sjöss.

Det vore dessutom önskvärdt att sjöfarten, i den politiska processen och i infrastrukturplaneringen, behandlas på samma sätt som väg- och järnvägsfrågor och att Sjöfartsverket blir ett trafikverk med samma roll som Banverket och Vägverket.



# Klimatsäkra åtgärder för Vänern måste ta hänsyn till sjöfarten

Människor vill gärna bo vid vatten. Så har det alltid varit. Bilden till höger visar ett nytt bostadsområde i Karlstad. Sjönära och attraktivt.

Klimat- och sårbarhetsutredningen har kommit fram till att stora delar av flera städer runt Vänern kommer att läggas under vatten om det blir en allvarlig översvämning. Det handlar dock inte enbart om nybyggda fastigheter utan om stadsmiljöer som byggdes för länge sedan. Utredningen har också pekat på ett antal åtgärder som kan vidtas för att minska de negativa effekterna av en översvämning.

VNR anser att det är av yttersta vikt att man tar hänsyn till yrkessjöfarten när man väljer vilka åtgärder som ska vidtas.

En förstärkning av Göta älvs stränder skulle medföra att Vänerns vattennivå kan regleras på ett bättre sätt än idag. Det är också en åtgärd som inte skulle missgynna yrkessjöfarten på Vänern.

Utredningen menar också att en ny slusstrappa i Trollhättan kan vara ett alternativ. Då skulle den gamla slusstrappan användas för att reglera vattennivån



och den nya skulle kunna byggas så att betydligt större fartyg kan ta sig upp i Vänern.

En sådan åtgärd skulle ha dubbel effekt. Dels kan Vänerns vattennivå regleras på ett enkelt sätt, dels kommer stora delar av

det gods som idag transporteras på lastbil att flyttas till fartyg vilket ger mindre koldioxidutsläpp och därmed minskar risken för klimatförändringar.

## Vänerhamn – strategisk avlastningshamn

I den nyligen framlagda Hamnstrategiutredningen skriver utredaren bland annat att Vänerhamn har en viktig roll som avlastningshamn och att nödvändiga satsningar bör göras så att hamnen kan behålla denna roll.

Utredaren skriver också att den fortsatta utvecklingen av sjöfarten på de inre vattenvägarna, tillsammans med till exempel kilometerskatt för lastbilar, kan leda till ytterligare intressanta transportlösningar mellan Vänern och inlandshamnar på den europeiska kontinenten.

Till detta kan läggas det samarbete mellan Göteborgs hamn och Vänerhamn som påbörjats och som kan leda till så kallad feedertrafik mellan Vänern och Göteborg.

Sammantaget innebär detta att Vänerhamn kommer att spela en allt större roll för en framtida klimatsäker infrastruktur.

