

RAPPORT

Inriktning för det fortsatta arbetet med att utveckla Vänersjöfarten

Arbetsdokument uppdaterat 2022-12-02



Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2-4, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Inriktning för det fortsatta arbetet med att utveckla Vänersjöfarten

Författare: Garberg Björn

Dokumentdatum: 2022-12-02

Version: 1.0

Kontaktperson: Björn Garberg

Innehåll

Gemensam inriktning för Vänersjöfarten	4
En infrastruktur som möter behoven	5
Behov av större fartyg.....	5
Containerhantering i hamnarna	6
Väg- och järnvägsanslutningar	6
Finansiering av åtgärder	7
Vänersjöfarten och marknaden	9
Efterfrågan.....	9
Tillförlitlighet och tillgänglighet	9
Sjöfartens avgifter.....	10
Övriga regler.....	11
Digitaliseringens betydelse	12

Gemensam inriktning för Vänersjöfarten

I maj 2018 presenterade regeringen en nationell godstransportstrategi.¹ Ett av strategins huvudsyften är att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Som en följd av godstransportstrategin gav regeringen Trafikverket i uppdrag att tillsätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart för perioden 2019 till 2024. Samordnaren ska bland annat ha en kunskapsspridande funktion, främja samverkan mellan aktörerna men också ta fram en handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart.

Handlingsplanen presenterades i maj 2019 och omfattar 62 åtgärder som ska stärka inrikes sjöfart och närsjöfart. En av åtgärderna i handlingsplanen handlar om att genomföra högnivåmöten i Väner- och Mälardistriktet, i syfte att öka andelen godstransporter med sjöfart på de inre vattenvägarna. I mars 2020 hölls ett möte med företrädare för myndigheter, regioner, kommuner och näringsliv runt Vänern. På mötet enades parterna i en särskild överenskommelse om att under de följande två åren jobba tillsammans i olika arbetsgrupper för att öka andelen godstransporter på Vänern. Gruppernas arbete redovisades på en avslutande konferens i december 2021. En av slutsatserna från konferensen var att arbetet med att utveckla Vänersjöfarten behöver drivas vidare utifrån de underlag som tagits fram av arbetsgrupperna.

Det här dokumentet syftar till att tydliggöra vilka åtgärder som behöver genomföras de närmsta åren och vilka aktörer som behöver involveras. Tidsperspektivet sträcker sig i första hand fram till nästa revidering av den nationella planen för transportinfrastrukturen, det vill säga fram till 2026. Dokumentet inkluderar också mer långsiktiga åtgärder som kan genomföras först efter att de nya slussarna är färdigställda. Det är tänkt som ett arbetsdokument som kontinuerligt uppdateras allteftersom arbetet fortskrider. Ambitionen är att årligen redovisa framdriften på en återkommande Vänersjöfartskonferens arrangerad av Vänersamarbetet i samarbete med Trafikverket.

Åtagandena i inriktningsdokumentet gäller under förutsättning att bygget av nya slussar i Trollhättan genomförs i enlighet med inriktningen i åtgärdsvalsstudien ”Trafikslagsövergripande stråkstudie Göta älv-Vänerstråket”.²



¹ Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi

² Trafikverkets publikationsnummer 2016:119

En infrastruktur som möter behoven

För att skapa förutsättningar för att utveckla godstransporterna på Vänern behöver infrastrukturen till, från och i hamnarna möta de framtida behoven. Förmågan att ta emot och hantera en viss typ och storlek av fartyg och en viss typ av gods är av stor betydelse för att kunna locka nya volymer. Det ställer vissa krav på infrastrukturen, både på sjösidan och på landsidan.

Behov av större fartyg

Regeringen har genom fastställandet av Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018-2029 beslutat att nuvarande slussar i Trollhättan ska ersättas med nya. De nya slussarna är tänkta att bli något större än dagens, främst för att säkra funktionen för framtida behov. Den nya anläggningen är tänkt att hantera fartyg med en längd av 110 meter och en bredd av 16,5 meter, vilket kan jämföras med dagens slussar som kan ta emot fartyg med max 89 meters längd och 13 meters bredd. Fartygens maximala djupgående kommer att vara oförändrat, det vill säga 5,4 meter.

Att de nya slussarna byggs något större innebär inte per automatik att farlederna i övrigt kommer att anpassas till de större fartygen. Behoven av en sådan kapacitetshöjning behöver klargöras, åtgärderna konkretiseras och kostnadsberäknas samt en finansieringslösning tas fram. Parterna behöver också vara överens om hur kostnaderna ska fördelas innan det kan bli aktuellt att gå vidare med ytterligare åtgärder.

Åtgärder

Trafikverket har för avsikt att:

- genomföra en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för att klargöra behovet av större fartyg.
- vid behov ge Sjöfartsverket i uppdrag att genomföra simuleringar och sjömätningar i farleder på Göta älv och i anslutning till de aktuella hamnarna och utifrån resultaten bedöma åtgärdernas omfattning.
- i samarbete med Sjöfartsverket göra kostnadsuppskattningar (GKI:er) för aktuella åtgärder.

Ägarkommunerna och Vänerhamn AB har för avsikt att:

- delta i arbetet med ÅVS:en
- bistå med arbetstid i simuleringarna och vara medansvarig i de moment som utförs inom hamnarnas område.
- bedöma vilka åtgärder som krävs i hamnarna för att kunna hantera de större fartygen och vilka kostnader det medför.

När behovet är fastställt, åtgärderna konkretiserade och kostnaderna uppskattade är nästa steg att formulera parternas åtaganden och ansvar i en särskild avsiktsförklaring. En avsiktsförklaring behöver vara klar senast våren 2025 för att kunna ligga till grund för den kommande åtgärdsplaneringen. Målet är att kunna spela in åtgärden som ett nytt namngivet objekt i förslaget till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037.

Containerhantering i hamnarna

Många vägtransporter sker idag med enhetslastbärare där inte minst containertransporterna har en stor roll. En välutvecklad containersjöfart på Vänern och hamnar som är förberedda för att hantera godset är därför en viktig förutsättning för att kunna flytta gods från väg till sjöfart. Utvecklingen och lokaliseringen av hamnens containerverksamhet är emellertid en komplex fråga och arbetet behöver sannolikt ske i olika steg.

Åtgärder

Vänerhamn AB har för avsikt att:

- utrusta en eller flera hamnar för att kunna hantera containers
- verka för att starta containertransporter i mindre skala
- föra en dialog med kunder/rederier för att se möjliga affärer och var det är rimligt att investera i hanteringsutrustning för containerhantering
- ev. investera i en hamnkran som klarar att hantera container
- på lång sikt driva en eller flera hamnar i Vänern som kan hantera containersjöfart i större skala

Ägarkommunerna har för avsikt att:

- gemensamt, och tillsammans med Vänerhamn, komma fram till respektive hamns framtida funktion och utvecklingsbehov
- På lång sikt, i samverkan med hamnoperatör iordningställa en eller flera hamnar för containersjöfart dimensionerat den nya storleken för Vänermax-fartyg och hantering av 40 fots containers.

Ägarkommunerna och Vänerhamn tillsammans har för avsikt att:

- Undersöka och säkerställa status på kajer och hamnanläggningarnas säkerhet för att möjliggöra containerhantering

Väg- och järnvägsanslutningar

Liksom farlederna är anslutningarna i land viktiga för att Vänersjöfarten ska kunna utvecklas. Bra väg- och järnvägsanslutningar underlättar transporter till och från hamnarna och bidrar till smidiga omlastningar mellan trafikslagen. Som ett första steg behöver anslutningar till och från hamnarna ses över och framtida åtgärdsbehov kartläggas. Översynen gäller både den kommunala och den statliga infrastrukturen och behöver samordnas med de olika infrastrukturägarna.

Åtgärder

Trafikverket har för avsikt att:

- Genomföra ÅVS Gods Värmland del 2, som kommer att behandla delar av den anslutande infrastrukturen till vissa hamnar i Värmland främst inom Karlstads och Kristinehamns kommuner. Utredningen kommer att fungera som underlag inför revideringen av nationell- och regional transportplan 2026 – 2037.

Ägarkommunerna och Vänerhamn AB har för avsikt att:

- Delta i arbetet med ÅVS:en och bistå med underlag.
- Kartlägga ytterligare eventuella brister i väg- och järnvägsanslutningar till samtliga Vänerhamns hamnar samt prioritera vilka som behöver åtgärdas
- I samverkan jobba med de planändringar som krävs både för att bygga städerna och för att bibehålla goda förutsättningar för att bedriva sjöfart.

Ansvaret för genomförande och finansiering av åtgärderna i landinfrastrukturen kan, liksom för farlederna, komma att beröra flera parter. Därför kan en avsiktsförklaring mellan Trafikverket, Vänerhamn och ägarkommunerna behöva tecknas, som bland annat förtydligar ansvarsfördelning, prioriteringsordning och möjlig tidpunkt för genomförande.

Finansiering av åtgärder

Finansieringen av åtgärder i allmänna farleder följer en tydlig process, där medel för statens åtagande anslås till Trafikverket i den nationella planen för transportinfrastrukturen. Det statliga ansvaret sträcker sig fram till hamnområdesgränsen, där det kommunala ansvaret tar vid. Även hamnbolaget och ägarkommunerna behöver planera för de investeringar som krävs i de kommunalt ägda anläggningarna. Kostnaderna för dessa kan emellertid bli förhållandevis höga och vissa åtgärder kan behöva prioriteras framför andra. Det i sin tur kan komma att försena och försvåra processen.

Vikten av en samlad infrastrukturplanering när fler parter berörs har belysts bland annat i Trafikverkets redovisning av tilläggsuppdraget om hamnar.³ I dagsläget har Trafikverket emellertid inga möjligheter att medfinansiera eller betala ut stöd för investeringar i hamnar, även om det finns förslag i den riktningen.

Åtgärder

Trafikverket har för avsikt att:

- Utarbeta förslag till finansiering för eventuella kapacitetshöjande åtgärder i de farleder som ingår i det statliga ansvarsområdet.
- Genomföra stödsystemet ”en breddad ekobonus” enligt det förslag som Trafikverket tidigare redovisat till regeringen. Det förutsätter att regeringen fattar beslut i frågan och ger ett sådant uppdrag till Trafikverket. Den föreslagna stödformen inkluderar bland annat vissa möjligheter till investeringsstöd för hamnar.
- Löpande bevaka andra styrmedel som kan främja utvecklingen av Vänersjöfarten.

Vänerhamn AB har för avsikt att:

- Genomföra affärsmässiga investeringar för att kunna starta containersjöfart i mindre skala

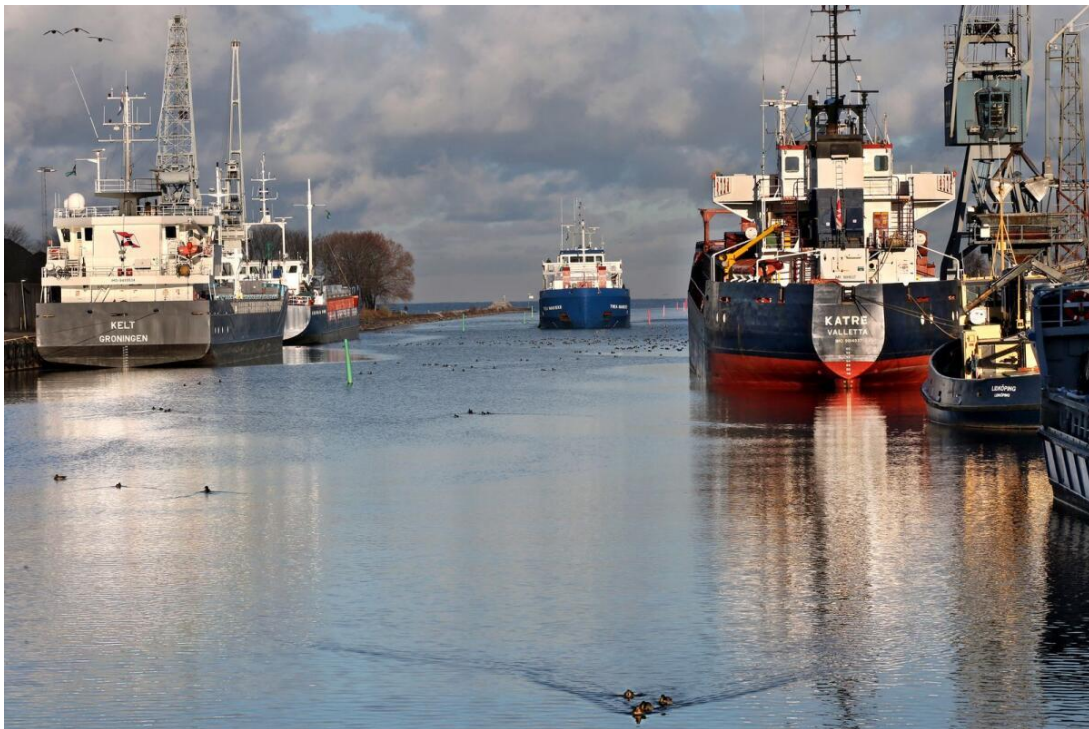
Ägarkommunerna har för avsikt att:

- Ta fram nya avtal för hamnarna som tydliggör principerna för investering och drift i hamnarna.

³ Rapport Tilläggsuppdrag om hamnar, Trafikverkets publikationsnummer 2021:172

Ägarkommunerna och Vänerhamn AB har för avsikt att:

- Gemensamt komma fram till respektive hamns framtida funktion och utvecklings-/investeringsbehov.
- På lång sikt iordningställa hamnanläggningar för hantering av fördubblade sjögodsvolymer, containers samt den nya storleken för Vänermax-fartyg.



Vänernsjöfarten och marknaden

För att Vänernsjöfarten ska kunna växa krävs inte bara en infrastruktur som möter behoven, utan det måste också finnas förutsättningar rent marknadsmässigt. Tillförlitligheten är A och O vid val av transportupplägg, men även priset är fortsatt en viktig faktor. Det behöver dessutom finnas en vilja och en ambition hos transportköparna att faktiskt förändra sina transportupplägg, både för befintliga godsflöden men också eventuella tillkommande. Det finns i sammanhanget flera utmaningar som behöver hanteras, inte minst för intermodala transporter.

Efterfrågan

Det behöver finnas ett brett utbud på sjötransporter, men också en tydlig efterfrågan för att godstransporterna på Vänern ska kunna öka. Om inte transportköparna ser möjligheterna i att använda Vänernsjöfarten i större utsträckning kommer heller inte godsvolymer på Vänern att öka. Dialogen med varuägare och speditörer är därför central för att kunna hitta attraktiva sjötransportlösningar för de olika godsflödena.

Åtgärder

Trafikverket har för avsikt att:

- genomföra fördjupade dialoger med varuägare och speditörer runt Vänern, i syfte att identifiera tänkbara godsflöden som kan transporteras med sjöfart och för att synliggöra sjöfartens som transportalternativ.

Ägarkommunerna har för avsikt att:

- genom ägardirektiv och samverkan öka bolagets marknadsarbete och konkurrenskraft.
- verka för att stimulera godsflöden
- Ansöka om och delta i det kommande North Sea Region projektet (NSR) Green Supply Chains, förutsatt att ansökan beviljas. Tid: 2022-2025

Vänerhamn AB har för avsikt att:

- utarbeta en affärs/strategiplan för att styra mot målet om dubblerade volymer och etablering av containersjöfart.
- aktivt delta i projekt, som exempelvis NSR-projektet Green Supply Chains.
- bedriva ett aktivt marknadsförings- och försäljningsarbete mot befintliga och potentiella kunder, samt även ett löpande påverkansarbete (lobbying) mot både politiska beslutsfattare och allmänhet.

Tillförlitlighet och tillgänglighet

Tillförlitligheten i transportsystemet är grundläggande för att Vänernsjöfarten ska kunna vara ett attraktivt transportalternativ transportköparna. Förseningar bidrar till osäkerheter i varuförsörjningskedjorna och är på sikt inte hållbart. Framkomligheten på Göta älv är idag periodvis begränsad och påverkar, liksom tillgängligheten på lots, tillförlitligheten för Vänernsjöfarten.

Åtgärder

Trafikverket och Sjöfartsverket har för avsikt att gemensamt:

- verka för att genomförandet av de nya slussarna sker med minst möjliga störningar för Vänersjöfarten
- jobba vidare med rekommendationerna i Sjöfartsverkets studie "Tillgänglighet till farlederna i Göta älv och Trollhätte kanal" (Sjöfartsverket 2021).
Rekommendationerna inkluderar bland annat åtgärder kring förbättrad kommunikation, utökad operativ och strategisk samverkan, systemstöd för trafikinformation och driftsstatus samt bedömningar av hur de prognostiserade volymökningarnas påverkar de olika trafikslagen.

Sjöfartsverket har för avsikt att:

- fortsätta arbetet med att utveckla en ny lotsutbildning för att på sikt möjliggöra alternativa vägar in i lotsyrket samt bidra till ett ökat antal sökande till sjöbefälsutbildningar. Genom det kan rekryteringsunderlaget och tillgången på nya lotsar förbättras.
- tillämpa en ny rekryteringsprocess som minskar ledtiderna i rekryteringen.
- fortsätta driva arbetet med FOI-projektet "Navigationsstöd från land II" som på sikt kan vara ett verktyg som möjliggör lättnader i kraven för lotsdispenser och som stödjer alternativa sätt att utföra lotsning på.
- kontinuerligt mäta och förbättra servicegraden för tillhandahållandet av lots, med hjälp av tidigare utvecklade mätmetoder.
- öka antalet lotsar som lotsar på Göta älv och Trollhätte kanal, i syfte att möta framtida behov och förändringar.

Vänerhamn AB har för avsikt att:

- Delta i arbetet med de åtgärder som rekommenderas i studien "Tillgänglighet till farlederna i Göta älv och Trollhätte kanal" (Sjöfartsverket 2021), i samarbete med Vänerregionens Näringslivsråd (VNR)

Sjöfartens avgifter

De avgifter som belastar sjöfarten har en betydande påverkan på Vänersjöfartens konkurrenskraft. Det inkluderar både hamnavgifter och statliga avgifter. Av de statliga avgifterna är det i synnerhet lotsavgiften som är oproportionerligt hög för Vänersjöfarten jämfört med annan trafik, främst på grund av de långa inseglingarna. Eftersom Sjöfartsverkets verksamhet i princip ska vara självfinansierande är det inte möjligt att sänka avgifterna för en viss typ av trafik utan att samtidigt höja den för annan trafik.

Åtgärder

Trafikverket och Sjöfartsverket har för avsikt att gemensamt:

- se över förutsättningarna för att reducera de statliga avgifterna för en viss typ av trafik och/eller ny trafik samt bedöma vilka nyttoeffekter det skulle kunna ge och vilka kostnader för staten det skulle medföra.

Ägarkommunerna och Vänerhamn AB har för avsikt att:

- bedriva påverkansarbete genom att lyfta frågan om sjöfartsavgifter i relevanta forum
- sträva efter en konkurrenskraftig prissättning i hamn som bidrar till att göra sjöfarten som transportalternativ attraktiv.

Övriga regler

Det finns även andra regler som påverkar Vänersjöfartens förutsättningar och där andra myndigheter är ansvariga. Bland annat gäller det Transportstyrelsen föreskrifter om skyldigheten att anlita lots samt miljöbalkens krav på tillstånd för hamnverksamhet.

Åtgärder

Trafikverket har för avsikt att:

- se över hur utformningen av miljöbalken påverkar möjligheterna att öka andelen godstransporter med sjöfart
- tillsammans med Sjöfartsverket bevaka regelverkens utformning och innebörd och vid behov föreslå förändringar, i de fall det är möjligt.



Digitaliseringens betydelse

Ökad digitalisering och automation inom sjöfart och hamnar kan på sikt stärka godstransporterna på Vänern. Det är i nuläget emellertid svårt att bedöma vilka åtgärder som kan bli aktuella och vilka effekter de skulle kunna ge. I arbetet med Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033 lyfte Trafikverket i samråd med Sjöfartsverket behovet av att utveckla digitaliseringen inom sjöfarten. I tilläggsuppdraget om hamnar som den nationella samordnaren redovisade i september 2021⁴ finns också förslag kring digitalisering som behöver tas vidare.

Åtgärder

Trafikverket har för avsikt att:

- tillsammans med Sjöfartsverket fördjupa arbetet kring sjöfartens digitalisering i enlighet med av regeringens fastställda nationella plan för transportinfrastrukturen 2022 - 2033. Det kan bland annat inkludera ett fördjupat utvecklingsarbete kring farledernas utformning och förutsättningarna för att införa ett eventuellt navigationsstöd från land.
- verka för införandet av ett trafikslagsövergripande informationssystem på Göta älv, för att minimera risken för störningar för trafiken på, över och bredvid Göta älv.
- föra en dialog med hamnarna om åtgärder inom digitalisering som kan stärka hamnarnas roll, med utgångspunkt från de slutsatser som presenterades i tilläggsuppdraget om hamnarnas avgifter.
- tillsammans med Sjöfartsverket identifiera och bevaka de forskningsområden inom digitalisering som kan vara relevanta för Vänersjöfarten och hamnarna runt Vänern.

Vänerhamn har för avsikt att:

- Delta i relevanta projekt som t ex I-Hamn, Smarta anlöp och Navigationsstöd från land.



⁴ Rapport Tilläggsuppdrag om hamnar, Trafikverkets publikationsnummer 2021:172

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se