

TEKX18-23-09

Titel: Varför sker inte överflyttning av godstransporter från väg till sjö?

1. Bakgrund

Regeringen har använt miljöargumentet som orsak till att flytta gods från väg till sjö. EU samma inställning, vill flytta över från väg till sjö i möjligaste mån. Inom kontinentala Europa bedrivs inlandssjöfart i stor omfattning. Regering och EU har även trängsel på väg och järnväg som argument om godsflytt till sjö.

Förändringar i regelverk genomfört då krav på sjösäkerhet, säkerhet och bemanning skiljer mellan inlandssjöfart och sjöfart på öppet hav:

- 2006: Ändringar i regelverk (EU).
- 2011: Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt SOU 2011:4.
- 2014: Grundläggande nödvändiga delar av EU:s regelverk för inlandssjöfarten på plats i Sverige. (sjötransporter på inre vattenvägar)
- 2016: Uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfart och kustsjöfart.
- 2016: Svar på fråga, Rederiernas förutsättningar för inlandssjöfart
- 2017: Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige.
- 2018: Nationell godsstrategi
- 2021: Överflyttningsanalys - väg till sjö
- 2021 Pressmeddelande, uppstart och nedläggning av mälarpandel.

2. Problembeskrivning

Tankrederier på Donsö anser det inte lönsamt att trafikera Väneren och konkurrensen från väg och järnväg tar marknadsandelar från sjöfarten, även om förändring har skett, viss vänertrafik bedrivs idag. Hur skall företagen göra för att förbättra lönsamheten och kunna ta upp konkurrensen med landtransporterna?

Det verkar finnas en allmän inställning att sjötransport är att föredra framför landtransport, framför allt väg, varför är det då så svårt att konkurrera/är det svårt att konkurrera? Hur ser framtidens sjötransport ut?

Det verkar som traditionell transport av sågade trävaror faktiskt har ökat men sättet det transporteras på har förändrats. Det märker inte bara företag som Gothenburg Chartering, utan även tex Ahlmark Lines. Transporter från väner-, mälär- och norrlandsområdet sker idag i stor utsträckning via järnväg. Hur kan det komma sig? Hur sker transporterna och vad är det som sjöfarten inte längre kan uppfylla men som järnväg/väg kan? Hur ska sjöfartsföretag hitta tillbaka till sina kunder?

Vissa menar att milöpåverkan flyttar från land till sjö för att sjöfarten inte riktigt har gjort sin

hemläxa. Ljud, avgaser, omrörning i vattenlager, bottenfärger, grå- och svartvatten, infrastruktur påverkar botten och kuster etc. Oron är stor inom vissa delar av miljöforskningen.

Ett av huvudargumenten för överflyttningen som regeringen såg det är just miljöskäl. Anledningen är handfast, bättre bort med x antal 100 bilar från väg, ersätt med fåtal sjötransporter.

Inte ens Vänern verkar få till överflyttning trots att det redan finns etablerade linjerederier och volymer men ekonomin i existerande affärsmodeller är svag. Inte heller gods från norrlandskusten ner till tex Stockholmsområdet verkar bära sig ekonomiskt.

3. Syfte

Jämförande studie, identifiera/analysera/jämför kostnader för transport mellan tre (till fem) relevanta destinationer inom Sverige (cabotage) i förhållande till väg (och ev jvg).

4. Metod

(Enkät), intervjuer (befraktare, operatörer och/eller controllers och relevanta agenter på rederisidan samt motsvarande på landsidan – speditör, LBC, etc), litteraturgenomgång, tre (till fem) case, resebefraktning eller linjetrafik.

5. Förväntade resultat

Beskrivning av kostnadsbilden för sjötransport jämfört med väg (och ev jvg). Identifiering av andra relevanta anledningar tex:

- Bekvämt att transportera på väg?
- Sjöfarten uppfattas som krånglig?
- Skador?
- Miljö?
- Affärsmodeller?

Beskrivning av kritisk kostnad för att sjö ska bli konkurrenskraftig? Vilka kostnader belastar sjöfarten men som i motsvarande grad ej belastar väg (jvg).

Kommuner, stat och myndighet använder sjötrafik som kassako?

Vägtrafik gynnas som industri?

6. Kontaktperson alt. handledare:

Carl Sjöberger, carl.sjoberger@chalmers.se. 031-772 64 75.