

SJÖFART PÅ VÄNERN

Fakta om Sveriges största vatten

An aerial photograph of a large, dark blue lake with shimmering water reflecting sunlight. The shoreline is visible, showing a mix of dark and light brown terrain, possibly a forest and a sandy or rocky beach. The water's surface is covered in numerous bright, starburst-like reflections of the sun.

Ett gigantiskt innanhav

- 5 648 kvadratkilometer
- 480 mil strand
- En tredjedel av allt sötvatten i landet
- 35 fiskarter
- 22 000 öar, kobbar och skär
- 106 meter djup
- Ger dricksvatten till 700 000

Transportled med anor

- *Stångjärnet fick lastas om i Vänersborg*
- *År 1800 gick det att segla ända ut i havet*

Någon form av sjöfart har säkert bedrivits på Vänern så länge det bott människor i området. Men vi kan börja vår historia på 1500- och 1600-talen då de så kallade bojortarna fraktade gods på sjön. Dels virke från norra delen av sjön till den södra, dels spannmål i andra riktningen. Den från början holländska fartygstypen bojort finns för övrigt avbildad i såväl Kristinehamns som Vänersborgs stadsvapen.

Man fraktade även stångjärn ut till västerhavet men det fick lastas om för att man landvägen skulle komma förbi Vänersborg och forsarna i Trollhättan. När Karls grav i Vänersborg öppnades 1778 blev det seglingsbart till Trollhättan och när Trollhätte Kanal invigdes 1800 gick det att segla ända till havet.



Vänerns sjöfarten idag

- 4 000 ton per fartyg
- Sex hamnar bildar Vänerhamn
- 44 meter högre än havet

Slussarna i Trollhättan bestämmer hur stora fartyg som kan gå in i Vänern. De kan vara 88 meter långa, 13,2 meter breda och ha ett djupgående på 5,4 meter. Det betyder att Vänermaxfartygen kan lasta cirka 4 000 ton.

Nivåskillnaden mellan Västerhavet och Vänern är 44 meter.

Att segla från Göteborg till Vänersborg tar åtta till nio timmar. För att komma så långt in i landet som till Karlstad får vi lägga på ytterligare sex till åtta timmar. Genom slussarna i Trollhättan passerar runt 2 700 lastfartyg varje år.

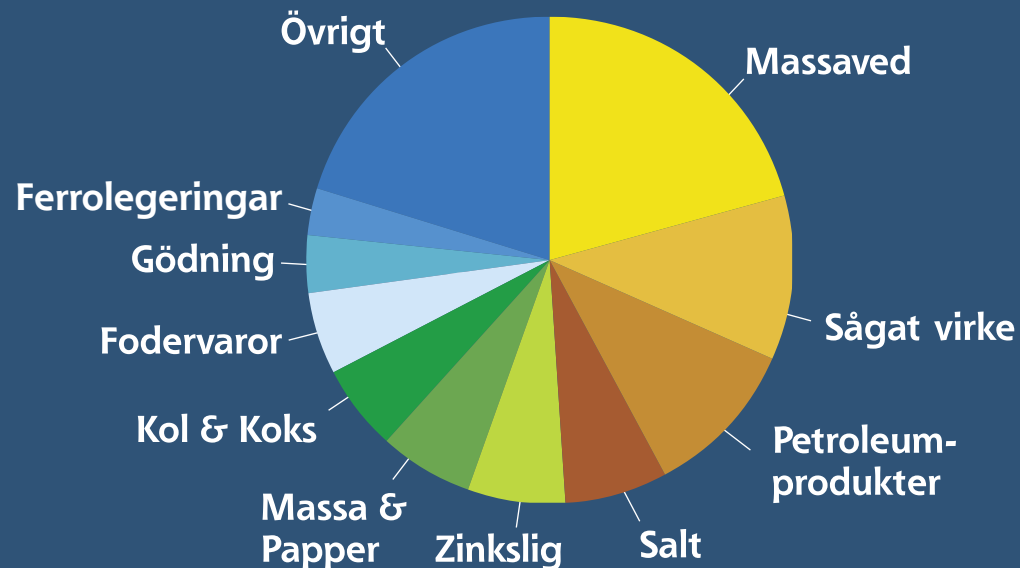
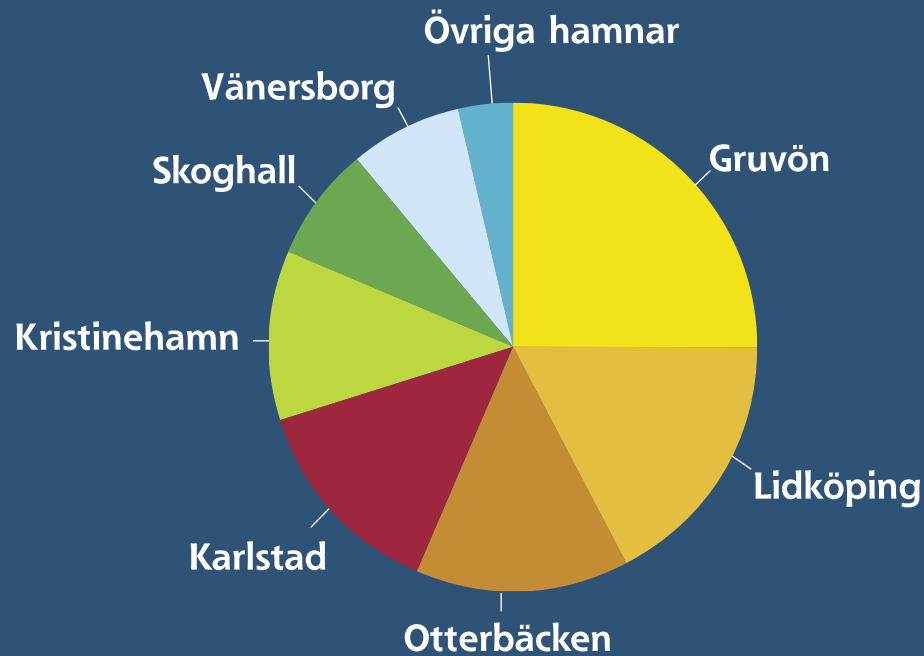
Det finns 11 hamnar i Vänern. Sex av dem (markerade med gult på kartan) ingår i Vänerhamn AB, ett hamnbolag som bildades 1994 och som ägs till cirka 90 procent av berörda kommuner.



Mer än 2,4 miljoner ton

Totalt hanteras drygt 2,4 miljoner ton gods och fördelningen mellan godsslagen framgår av diagrammet längst ner till vänster.

Av hamnanläggningarna har Gruvön och Lidköping de största volymerna. Lite förenklat kan man säga att man i norra Vänern i huvudsak hanterar massaved, virke, petroleumprodukter, massa och papper medan man i den södra delen av sjön hanterar bulkgoods som foder, gödning, salt, legeringar och koks.



Gods på Vänern i ton år 2006

| | |
|---------------|------------------|
| Gruvön | 601 175 |
| Lidköping | 415 261 |
| Otterbäcken | 339 107 |
| Karlstad | 329 208 |
| Kristinehamn | 269 538 |
| Skoghall | 181 996 |
| Vänersborg | 178 349 |
| Övriga hamnar | 87 072 |
| Totalt | 2 401 706 |

Rederier på Vänern

De rederier som regelbundet trafikerar Vänern är:

Ahlmark Lines

Rederiet har huvudkontor i Karlstad och vissa av fartygen går i linjetrafik mellan Vänern, Norra Europa och Storbritannien.

Bresline

Rederi i Faaborg, Danmark, som trafikerar rutten Karlstad - Spanien / Marocko / Kanarieöarna.

Erik Thun

Har huvudkontor i Lidköping. Vänerfartygen går huvudsakligen med bulklaster till och från hamnar i Nordsjön, Norge och västra Medelhavet.

OP Svenssons Skeppsmäkleri

Rederi i Göteborg som regelbundet trafikerar Vänern.

Stoc Tankers

Rederi i Stockholm som huvudsakligen transporterar olja.

Wijnne & Barends

Holländskt rederi som fraktar trävaror från Gruvön, väster om Karlstad, till Holland och Frankrike.



Vänersjöfarten i framtiden

➤ *EU ökar satsningen på miljövänliga transportsystem*

EU:s transportpolitik prioriterar intelligenta transportsystem med så liten miljöpåverkan som möjligt. Därför vill kommissionen öka satsningarna på transporter på vatten och järnväg. Med draghjälp från EU är det mycket som talar för att Vänersjöfarten kan utvecklas ytterligare.

Så kallade enhetslaster, det vill säga containers och trailers, är en växande marknad i hela världen. De kan lätt lastas om till andra transportslag och olika kunders transporter kan samordnas. Det finns en potential i sea/river-trafik, med enhetslaster eller annat gods, till och från kanalsystemen i Europa.

EU förespråkar också fler samhällsekonomiska kalkyler när man räknar på godstransporter. Och väger man in bland annat miljöhänsyn, buller och olycksrisker, står sig sjöfarten mycket bra. Ett konkret exempel är att många av de lastbilar som idag trafikerar vägarna runt Vänern, inte minst riksväg 45, skulle försvinna om mer gods transporterades sjövägen. Terminalerna runt Vänern har moderniserats och effektiviserats, så att gods lätt kan lastas om mellan transportslag. Alla hamnar klarar säkerhetsklassificeringen. Utvecklingen av IT-baserade logistiksystem accelererar. Kort sagt, det är mycket som talar för en ljus framtid för Vänersjöfarten.



Potentialen finns



➤ Godsvolymen kan mer än fördubblas

Idag fraktas ungefär 2,6 miljoner ton gods på Väneren. Utredningar visar att potentialen ligger på sex miljoner ton. Alltså mer än en fördubbling av nuvarande godsmängd. Det handlar om gods som idag fraktas med tåg och lastbil.

För vissa industrier i regionen är sjötransport det enda alternativet. Metso Papers Yankee-cylindrar är till exempel alldeles för stora för att kunna fraktas på land. Men för de flesta industrier är alla alternativ öppna. Och då spelar priset en stor roll. Vänersjöfarten måste alltså ha en konkurrenskraftig prisnivå för att kunna komma åt den potential som finns och i det sammanhanget kan det nämnas att sjöfarten är det enda transportslaget som betalar sina egna infrastrukturkostnader fullt ut.

Vänerregionens Näringslivsråd, VNR, arbetar för att utveckla transportsystemen i regionen med tyngdpunkt på Vänersjöfarten.





Tel 054-22 14 80, info@vnr.se, www.vnr.se