

MÄLARSJÖFARTEN

Ett transportalternativ under utveckling eller avveckling?



**Examensarbete omfattande
5 poäng
utfört av**

Pontus Jönsson

Förord

Som avslutning på fyra års studier vid Sjöfartshögskolan i Kalmar gjordes detta examensarbete. Under skrivandet lärde jag mig hur en rapport skall skrivas och dessutom fick jag en mängd nya kunskaper om den sjöfart som bedrivs på sjön Mälaren. Jag vill därför tacka de personer som jag intervjuat och därigenom fått fram de uppgifter som legat till grund för mitt arbete. Dessa personer är Bo Eriksson från Mälarhamnar Försäljnings AB, Anders Alm från JönssonNovabolagen och Ulf Svedberg på Sjöfartsverket. Jag vill även tacka min handledare Ove Öving.

Köping den 19 juni 2004

A handwritten signature in black ink, reading "Pontus Jönsson". The signature is written in a cursive style with a large, looping initial "P".

Pontus Jönsson

Nyutexaminerad sjökaptän

Sammanfattning

Fartyg har trafikerat Mälaren sedan urminnes tider och om dagens sjöfart ges rätt förutsättningar kommer vi att kunna se fartyg på Mälaren i många decennier till.

Dagens sjöfart på Mälaren består av en mängd olika laster: sågat virke, biobränsle, spannmål, styckegods i containrar, legeringar, råvaror till industrin, olja och till och med olivkärnor för att nämna några. Dessa laster skeppas både i linjetrafik och som strölaster. Hamnarna i Mälaren har en stor fördel genom sitt strategiska läge långt in i landet och dess närhet till de stora industriområdena i Bergslagen och Mälardalen ger hamnarna ett stort upptagningsområde. Statistiken visar att de tidigare ganska jämna volymerna nu börjar stiga och många trodde att Mälarsjöfarten skulle minska i omfattning men verkligheten visade sig vara annorlunda. Sjöfart i allmänhet är ett miljövänligt alternativ och detta borde också gynna sjöfarten i sjön Mälaren eftersom möjlighet ges att komma långt in i landet med det mest miljövänliga alternativet.

Farleden in till Köping och Västerås är lång vilket betyder lång tid med lots ombord. För Köpings del är det 113 nautiska mil från Landsort där lotsen bordar. Detta för med sig kostnader som andra hamnar, med betydligt kortare lotsdistans, inte har. Rederierna anser att Sjöfartsverket höjt lotstaxorna avsevärt, med en stor kostnadsökning som följd speciellt för linjetrafiken men man har fortfarande gjort den bedömningen att det är ekonomiskt försvarbart att gå upp i Mälaren. Skulle avgifterna höjas ytterligare kanske både industrierna och redarna måste tänka om och lägga om sina flöden. Det som begränsar en ytterligare utveckling är slussen i Södertälje som måste utvidgas för att kunna vinna ytterligare fördelar genom att kunna ta in större och modernare tonnage. En utredning ligger på regeringens bord och trots att politikernas intresse för Mälarsjöfarten beskrivs som svalt hoppas näringen på att en större sluss kommer till stånd.

Sjöfarten på Mälaren har alla möjligheter för vidare utveckling om bara de rätta förutsättningarna ges.

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning.....	1
Kapitel 1 – Introduktion.....	2
1.1 Bakgrund.....	2
1.2 Historik.....	2
1.3 Vad avses med Mälaren?	4
Kapitel 2 – Syfte och frågeställningar	5
2.1 Syfte	5
2.2 Frågeställningar.....	5
2.3 Begränsningar	5
Kapitel 3 – Metod.....	6
3.1 Uppsatsens inriktning.....	6
3.2 Primär- och sekundärkällor	7
3.3 Intervjuer	7
3.4 Urval.....	8
3.5 Reliabilitet och validitet	8
3.6 Avgränsningar	9
3.7 Litteraturgenomgång	9
3.8 Källkritik	10
Kapitel 4 – Undersökning	12
4.1 Intervju med Mälarhamnar AB	12
4.2 Mälarsjöfarten i siffror	15
4.3 Linjetrafik.....	18
4.4 Intervju med JönssonNovabolagen	19
4.5 Övrig trafik.....	21
4.6 Farleden och lotsning	22
4.7 Sjöfartsverket	23
4.8 Intervju med Sjöfartsverket.....	24
4.9 Politikernas syn på Mälarsjöfarten.....	26
Kapitel 5 – Slutsats/diskussion	27
Käll- och litteraturförteckning	30

Kapitel 1 – Introduktion

1.1 Bakgrund

När det efter fyra år på Sjöfartshögskolan i Kalmar blev dags att börja fundera på ett examensarbete var valet inte speciellt svårt. Jag är född och uppvuxen i Köping som ligger längst in i Mälaren. Djuphamnen har alltid varit föremål för min nyfikenhet och när det nu gavs ett gyllene tillfälle att ta reda på mer om den sjöfart som bedrivs i mina hemtrakter tvekade jag inte. Det första problemet blev dock att formulera några vettiga frågeställningar för att få substans i rapporten och när detta slutligen blev klart kunde arbetet dra igång på allvar. Det finns inte speciellt mycket litteratur om Mälarsjöfarten. Det som finns är några historiska beskrivningar vilket ledde till att resten av min faktainsamling fick bestå av intervjuer med personer verksamma i branschen samt statistiskt material.

1.2 Historik

Det började redan på vikingatiden med den mycket viktiga handelsplats som kallades Birka och låg i den vik av Östersjön som senare, genom landhöjningen, skulle bli sjön Mälaren. Birka blev Sveriges första stad men försvann från kartan omkring år 975. Runt den här tiden fanns också en välbesökt marknadsplats där Svartån mynnar ut i Mälaren och på den här platsen återfinns vi idag Västerås. Under medeltiden skeppade man ut järn, som kom från Västra Bergslagen, från hamnarna i Arboga och Köping och det dröjde lång tid innan Västerås blev den mest betydande hamnstaden vid västra Mälaren. Köping däremot var tidigt ett centrum för handel och samfärdsel, mycket tack vare sitt strategiska läge vid Mälarens innersta vik. Här korsades nämligen den historiska öst-västliga kungsvägen och den gamla allfarvägen i nord-sydlig riktning uppifrån Bergslagen. Hamnen i Köping blev snabbt en naturlig omlastningsplats för de produkter som de många hyttorna och smedjorna bidrog med.

I mitten på 1800-talet genomfördes den första muddringen av Mälaren och såväl Svartån som Köpingsån rensades för att kunna ta emot tyngre, mer djupgående fartyg. År 1819 fick Mälaren sin första förbindelse med Östersjön genom färdigställandet av

Södertälje Kanal och 1838 upprättades en reguljär ångbåtsförbindelse mellan Köping och Stockholm (Mälarhamnar AB:s hemsida).

I början av 1900-talet ägdes många av de fartyg som trafikerade Mälaren av familjen Tamm och de flesta av dessa fartyg gick med trädgårdsprodukter till Stockholm. ”Båtarna brukade starta från Stockholm på eftermiddagen lastade med tomlådor, som under vägen byttes mot fyllda. När kvällen kom var däcken fulla av lådor med de olika gårdarnas namn. Där fanns Ådö och Dävensö, Lindormsnäs och Säbyholm. Vi barn roade oss med att hoppa ombord vid vår brygga och åka med till nästa, varifrån vi gladeligt travade hem så där en halv mil, ofta barfota i landsvägsdammet.” (Dagmar Tamm, 1979-80). När bilarna gjorde sitt intåg gav man sig inte längre tid till att färdas med båt och passagerartrafiken på Mälaren dog ut till fördel för det nya mindre tidsödande transportmedlet, automobilen. ”Aldrig ska jag glömma de vita svanarna, när dom gled fram i sakta mak mellan Mälarbryggorna” (Dagmar Tamm 1979-80).

År 1932 invigdes Köpings nya djuphamn som sedan dess byggts ut i flera etapper, den senaste ägde rum 1964. Djuphamnen kompletterades med en modern oljehamn, i liten skala, 1969. För att ytterligare bana väg för transportererna på Mälaren muddrade man hela farleden från Södertälje ända in till Köping och för att uppmärksamma återinvigningen av Södertäljeleden, 1976, hade Vikinglinjens M/S Apollo III chartrats för att transportera Hans Majestät Konungen och hans sällskap till Köpings hamn där en ståtlig ceremoni hölls.

Södertälje Kanal har under många århundraden fungerat som den snabbaste vägen mellan Mälaren och Saltsjön och spelade en viktig roll för städer som Birka, Sigtuna och Helgö. Kanalens fader anses vara Engelbrekt som på 1400-talet lät genomföra en mängd grävningar och rensningar. Dessa arbeten slutfördes inte helt utan återupptogs under Karl XI:s tid som regent. Denna kanal förföll dock sedermera och under åren 1806 till 1819 ledde en herre vid namn Erik Nordewall det arbete som skulle resultera i en ordentligt farbar sträcka mellan Linaviken i Mälaren och Igelstaviken i Östersjön. Även denna kanal blev till slut för trång för sjöfarten och åtskilliga muddrings- och breddningsarbeten har genomförts under åren bland annat under 1970-talet som beskrevs ovan (Hemsida om Södertälje kanal).

År 2000 beslutade sig Köpings Hamn och Västerås Hamn att genom ett gemensamt bolag åtnjuta samordningsvinster och med en enad front marknadsföra sjötransporter på Mälaren. Det nya bolaget, Mälarhus AB, bildades den 1 januari 2001 och ägs till 55 procent av Västerås Stad och till 45 procent av Köpings Kommun.



Bild 1-1. Karta över området runt sjön Mälaren. (Källa: Mälarhus AB:s hemsida)

1.3 Vad avses med Mälaren?

För att klargöra vad som i denna rapport skall innebära Mälarsjöfart har jag valt att helt gå på den definition som anges i Sjöfartsverkets kungörelse med föreskrifter om åtgärder mot vattenförorening från fartyg som trafikerar Mälaren, Trollhätte kanal och Väneren (SJÖFS 1994:25). Där står i 1 kap 2§: ”att med Mälaren avses vattenområdet innanför slussarna i Hammarbyleden och i Södertälje Kanal”. Södertälje Hamn är belägen utanför slussarna och kommer därför att lämnas utanför denna rapport.

Kapitel 2 – Syfte och frågeställningar

2.1 Syfte

Syftet med rapporten är att undersöka vilka för- och nackdelar som finns med sjötransport på Mälaren och vilka förutsättningar som finns för en fortsatt utveckling av densamma.

2.2 Frågeställningar

Till min hjälp att uppnå mitt syfte har jag utformat fyra frågeställningar som skall vara navet i det hjul som ska föra rapporten framåt i jakten på ett resultat. Dessa frågeställningar är följande:

- ✓ Vad är det för sjöfart som bedrivs på Mälaren och hur har den utvecklats genom åren?
- ✓ Vad anses vara de största för- respektive nackdelarna med sjöfart på Mälaren?
- ✓ Vilka begränsningar finns för sjöfarten såsom farledsdjup, slussars storlek och dylikt i förhållande till eventuella ökade krav på godsmängd?
- ✓ Hur verkar framtiden för sjöfarten på Mälaren?

2.3 Begränsningar

Rapporten skulle säkert kunna utvecklas till en smärre doktorsavhandling men eftersom tiden är min största fiende, samt det faktum att det rör sig om en A-uppsats, gör att jag har valt att begränsa mitt arbete. Rapporten kommer att koncentreras till de två största hamnarna i Mälaren nämligen Köping och Västerås. Vissa paralleller med en annan stor insjö i Sverige, Vänern, kan komma att bli oundvikliga men rapportens huvuddel kommer att koncentreras på Mälaren och ingen annan insjö-sjöfart. Rapportens syfte är att redovisa nuläget samt till viss del dra slutsatser om framtiden, därför kommer det historiska perspektivet endast ges ett begränsat utrymme.

Kapitel 3 – Metod

3.1 Uppsatsens inriktning

När man startar sitt arbete finns en mängd olika inriktningar man kan välja. En mycket viktig fråga innan man sätter sig ner för att börja skriva sin uppsats är: Vad är det jag vill med min uppsats? Jag kan välja en kvantitativ inriktning som går ut på att jag samlar in fakta och studerar olika relationer mellan olika uppsättningar av fakta. I det fallet får jag använda mig av vetenskapliga tekniker som resulterar i kvantifierbara och om möjligt generella slutsatser. En annan inriktning, som kanske kan beskrivas som motsatsen till den nyss nämnda, är en kvalitativ inriktning. De forskare och uppsatsskrivare som ansluter sig till den här inriktningen är mer intresserade av att utröna hur människor upplever sin värld och har som mål att nå en insikt snarare än en konkret slutsats.

Oavsett vilken inriktning min forskning har kan jag välja att presentera den på olika sätt i min uppsats. I huvudsak finns tre olika utredningsstrategier: Den explorativa, den beskrivande och den förklarande. Den explorativa uppsatsen är som namnet avslöjar en upptäckande uppsats och är att föredra när forskarens egna kunskaper i ämnet inte är tillräckligt vattentäta. Syftet med en sådan uppsats är att inhämta så mycket kunskap om ett problemområde som möjligt. Finns det å andra sidan ett klart definierat problem som man önskar dela med sig av är en beskrivande uppsats att föredra. En sådan uppsats blir i sin struktur mer lik en lärobok eller en handbok i ett specifikt ämne. Den tredje varianten som finns till förfogande är den förklarande undersökningen som i stor utsträckning studerar samband mellan orsak och verkan. Detta kräver ofta att man använder sig av experiment för att komma fram till om de i förväg uppställda hypoteserna stämmer eller inte.

Eftersom mina kunskaper om Mälarsjöfartens vara eller icke vara är mycket begränsade har jag bestämt mig för att göra en explorativ undersökning för att under resans gång tillskansa mig kunskaper om ämnet. För att lotsa mig på vägen har jag valt att ställa upp ett antal frågeställningar, vilket annars förknippas med beskrivande uppsatser.

3.2 Primär- och sekundärkällor

Källor kan delas upp i två delar: Primär- och sekundärkällor. En primärkälla är en källa som kommer till stånd eller som man kommer över under arbetets gång, till exempel genom intervjuer, protokoll från sammanträden och liknande. En sekundärkälla däremot är en källa som redan finns eller en tolkning av saker som redan ägt rum. Som exempel på sekundärkällor kan nämnas böcker, artiklar eller annan tryckt information. I min uppsats har jag valt att intervjua ett antal personer inom näringen och använder dessa som primärkällor och har sedan tagit del av diverse broschyrer, böcker och framför allt Internet som sekundärkällor. (Judith Bell, 2000)

3.3 Intervjuer

Eftersom en enkät ofta är tidskrävande och det många gånger kan vara svårt att formulera rätt frågor för att få fram de svar man önskar har jag valt att använda mig av intervjuer. En stor fördel med intervjuer är att de är mycket flexibla och man kan följa upp intressanta svar med följdfrågor och diskutera runt ämnet för att få fram nya synvinklar som jag som intervjuare inte tänkt på vilket man inte har någon möjlighet till i en enkät.

Syftet med intervjuerna är att genom ett samtal mellan respondent och intervjuare få fram information som respondenten sitter inne med. En strukturerad och standardiserad intervju kan mer liknas vid en enkät eller en checklista eftersom de resultaten ofta är kvantifierbara medan en ostrukturerad intervju är mer som en diskussion runt ett bestämt tema och får därför anses vara kvalitativ. Många gånger hamnar en intervju som ett mellanting mellan strukturerad och ostrukturerad (Judith Bell, 2000). Jag har valt att utforma en intervjuguide för varje respondent med likartade frågor i samtliga fall men med olika inriktning beroende på verksamheten respondenten bedriver. Därför anser jag mina intervjuer vara mer åt det ostrukturerade hållet och därmed av kvalitativ natur.

Jag hade för avsikt att genomföra personliga intervjuer eftersom man då får en helt annan kontakt med respondenten än om man pratar vid över telefon. Det är en fördel att se hur respondenten reagerar på frågorna då främst med avseende på ansiktsuttryck och röstläge. Eftersom tiden varit begränsad av pågående kurser och brist på lediga vardagar och de ekonomiska resurserna inte varit obegränsade har jag tyvärr enbart kunnat utföra

en personlig intervju och resterande har skett via telefonkontakt. Den inledande kontakten med respondenterna har skett via e-post eftersom jag på ett enklare sätt kunnat beskriva vad jag gör och vad uppsatsen har för avsikt att ta upp. En sådan kontakt innebär också att den tänkbara respondenten i lugn och ro kan läsa igenom och ta ställning till om denne har tid och lust att svara på mina frågor. Efter själva intervjun har jag skrivit ner en sammanfattning av vad som sagts, som jag uppfattat det, och sedan skickat detta till respondenten för granskning. På det viset undviker jag att felcitera eller på annat sätt missuppfatta vad som sagts.

Det jag önskade uppnå med intervjuerna var att få en ökad insikt i den sjöfart som bedrivs på Mälaren och vilka fördelar samt nackdelar som aktörerna på marknaden ser i detta transportsätt. Jag har valt att intervjua folk från olika delar av branschen för att på det viset få en övergripande bild av problematiken runt Mälarsjöfarten.

3.4 Urval

Oavsett hur liten eller stor undersökningen är måste man sträva efter att få ett så representativt urval som möjligt (Judith Bell, 2000). Därför säger man att det sätt som urvalet görs på är lika viktigt som storleken på urvalet. Ju större urvalet är desto mindre är risken för interferensfel. Den risken beräknas lite olika beroende på om man gör ett sannolikhetsurval eller ett icke-sannolikhetsurval. Använder jag mig av ett sannolikhetsurval beräknas den risken kvantitativt medan ett icke-sannolikhetsurval bygger på kvalitativa bedömningar. Eftersom jag själv handplockat respondenterna har jag alltså gjort ett icke-sannolikhetsurval och gjort en bedömning av vem som skulle kunna tänka sig svara på mina frågor bäst. Mitt syfte är att få fram en så övergripande bild av problemet som möjligt genom att ta hänsyn till flera olika aktörer på Mälaren.

3.5 Reliabilitet och validitet

Vilken metod man än väljer när man samlar in sin information, måste man alltid kritiskt granska den för att avgöra hur tillförlitlig och giltig informationen man får fram är.

Reliabilitet är ett tillförlitlighetsmått på i vilken utsträckning ett mätinstrument eller tillvägagångssätt ger samma resultat vid olika tillfällen. Man förutsätter att

omständigheterna i övrigt är lika. För att hitta ett exempel i vår värld vänder jag mig till ett icke kursstabil fartyg som vid ett crash-stop-test ger sig iväg styrbord hän ena gången och babord hän nästa gång. Ett sådant fartyg är inte tillförlitligt eftersom vi inte vet åt vilket håll det tenderar att gira nästa gång. För att knyta an till intervjuer kan respondenten nyligen ha sett ett TV-program eller varit med om en händelse som påverkar hans eller hennes åsikter. Får jag därför samma svar på samma fråga fast med två olika respondenter har ju de svaren en större reliabilitet än en fråga som besvarats olika. Det finns olika sätt att mäta reliabiliteten på, bland annat att man upprepar testet vid ett senare tillfälle och jämför resultaten eller att man ändrar formuleringen lite men behåller innebörden för att se om ordval påverkar utgången av intervjun.

Validitet däremot är ett mått på om en viss fråga beskriver det som man ville att den skulle beskriva. Är en fråga inte tillförlitlig (reliabel) beskriver den ju inte det vi ville att den skulle beskriva och därmed inte heller någon validitet, däremot behöver inte en fråga med hög reliabilitet automatiskt innebära en hög validitet. Frågan kan ju ge samma svar varje gång men ändå inte mäta eller beskriva det man tänkt (Judith Bell, Forskningsmetodikens grunder s.90).

3.6 Avgränsningar

Eftersom svensk inrikessjöfart inte enbart består av sjöfart på Mälaren utan också i stor utsträckning på Vänern är det i vissa fall svårt att inte dra paralleller och göra jämförelser mellan dessa båda. Arbetet går dock ut på att undersöka Mälarsjöfartens förutsättningar för utveckling eller tendenser på en förestående avveckling.

3.7 Litteraturgenomgång

Att hitta någon litteratur som tar upp sjöfarten på Mälaren är inte det lättaste. Hade uppsatsen varit inriktad på ett mer historiskt perspektiv skulle läget ha varit lite annorlunda och det har jag också dragit fördel av i min inledning som beskriver sjöfarten på Mälaren ända sedan vikingatiden. Det finns dock en utredning som ligger på regeringens bord i nuläget och en del propositioner samt andra utredningar av inrikes sjöfart som kan vara av intresse för mitt arbete. Broschyrer och tidskrifter som beskriver sjöfarten generellt finns också att tillgå men väldigt få som inriktar sig på Mälaren.

Sveriges Hamnar som är ett förbund inom Transportgruppen ger ut en skrift som beskriver samtliga hamnar i Sverige vilket kan komma till nytta för den rent statistiska efterforskningen. En del utredningar från Statens Offentliga Utredningar (SOU) kan komma att vara av intresse för min del. Internet har använts i stor utsträckning för att söka information angående de olika förbunden, organisationerna och den statistik som finns tillgänglig.

3.8 Källkritik

De personer jag intervjuat har valts ut enligt ett bedömningsurval eftersom jag velat anpassa respondenterna efter uppsatsen och dess spridning över olika verksamhetsområden. Jag har intervjuat totalt tre personer som representerat den ansvariga myndigheten (Sjöfartsverket), det ledande hamnbolaget i regionen (Mälarhamnar AB) samt en av operatörerna på Mälaren (JönssonNovabolagen). Tyvärr har endast en av dessa intervjuer kunnat ske personligen och de andra två hänvisats till telefonintervjuer. Jag hade gärna intervjuat fler personer och då främst någon som representerar ytterligare ett steg på vägen mot slutkonsumenterna det vill säga de som anlitar rederierna för sina transporter. Jag tycker däremot att jag fått många värdefulla insikter i vad som gör att en kund väljer sjötransport på Mälaren genom både hamnarna och rederierna som har en fortlöpande dialog med sina kunder och därmed får feedback från desamma. Jag har fått liknande svar på samma fråga från flera olika respondenter och anser därför urvalet tillfredställande.

Att genomföra en intervju innebär att jag får en stor del av svaren utifrån respondentens eget arbetsområde och med personliga värderingar och kunskaper om just det området. Det finns också en risk att en del frågor inte besvaras helt ärligt eftersom de kan vara av en, för vederbörande och dennes företag, känslig natur. Jag vill inte säga att det varit fallet under mina intervjuer men man skall vara uppmärksam på att risken finns. Samtliga respondenter har en sådan position inom sina respektive områden att de anses ha en god överblick över verksamheten.

Som tidigare nämnts har den inledande kontakten med de tänkbara respondenterna skett via e-post för att ge personen i fråga en chans att i lugn och ro bekanta sig med förfrågan innan svar avges. Det finns alltid ett stressmoment inblandat när vid förfrågningar på telefon eftersom man inte riktigt vet hur pass upptagen den tänkta

respondenten är. Man kan däremot utgå från att e-posten läses vid ett sådant tillfälle när någon anser sig ha tid att gå igenom vad som skrivs. Under intervjuens gång finns det många faktorer som kan spela in på respondentens svar och dessa måste vägas in i analysen som görs utifrån de svar som framkommer under intervjun. Brådslande telefonsamtal, förfrågningar från kollegor eller en tidspress av något slag kan vara exempel på sådana inverkanse faktorer. I de intervjuer jag gjort har jag i så stor utsträckning som möjligt försökt ge en ungefärlig tid som intervjun skall ta i anspråk och sedan sett till att absolut inte överskrida den tiden. Därigenom hoppas jag att jag har kunnat ta bort en del av den eventuella tidspress som annars skulle kunnat spela in på svaren jag fått.

Den skevhet (även kallad bias) som jag beskrivit ovan behöver inte enbart gälla respondenten utan kan mycket väl bero på intervjuaren. Har intervjuaren starka åsikter om ämnet han eller hon ämnar forska kring kan detta påverka det sätt som frågorna formuleras på. Samma fråga som ställs av två olika personer med två helt olika tonfall kan ge upphov till två helt skilda reaktioner från svarspersonernas sida. En hundra procentig objektivitet är målet men kan vara svår att uppnå speciellt om man gör sin forskning ensam.

Kapitel 4 – Undersökning

4.1 Intervju med Mälarhamnar AB

- ✓ Berätta lite om er verksamhet, ägarförhållanden etc.
- ✓ Hur har sjötransporterna på Mälaren utvecklats under de senaste åren (10)? Har ni sett några klara trender?
- ✓ Vilka linjeoperatörer använder sig av era hamnar?
- ✓ Vilka hamnar anser ni er i första hand konkurrera med? (Norrköping, Södertälje)
- ✓ Har ni valt att specialisera er inom en särskild nisch?
- ✓ Vilka andra kunder använder hamnens tjänster?
- ✓ Vilka faktorer tror ni är avgörande vad gäller att välja eller inte välja sjötransport på Mälaren?

Attityder, kostnader, politiska beslut (avgifter etc.), logistikproblem

- ✓ Hur marknadsför ni er själva?
- ✓ Kan ni själva se några nackdelar med sjötransporter på Mälaren.
- ✓ Hur är intresset bland politikerna för Mälarsjöfarten? Hur visar sig detta?
- ✓ Hur stor del av er totala kapacitet utnyttjas idag?

Finns det rum för fler anlöp eller måste fartygen bli större?

- ✓ Hur upplever ni sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra transportslag? Varför är det så?

Intervjun med Bo Eriksson, verkställande direktör Mälarhamnar Försäljnings AB, hölls i Köpings hamn den 12 mars 2004.

Mälarhamnar AB bildades den 1 januari 2001 när Västerås hamn och Köpings hamn slogs ihop under samma tak. Tankarna har funnits av och till under 15 år, menar Bo Eriksson, men det har alltid legat något hinder i vägen, har det inte varit politiska skillnader så har det varit olika viljor inom ledningarna. Nu har detta i alla fall kommit till stånd och bolaget ägs till 55 procent av Västerås stad och till 45 procent av Köpings

kommun. En sammanslagning leder inte sällan till samordningsvinster och så har också varit fallet med Mälarhamnar. Vid starten var man 145 anställda men genom naturliga avgångar och omorganisationer är man i dagsläget 115 anställda och man omsatte förra året 131 miljoner och hanterade 3 960 000 ton gods. Anlöpen har ökat från 1 219 år 2002 till 1 411 förra året och man ser också att storleken på fartygen ökat, tidigare låg medeltonnaget på 1 250 dwt men idag är det i stället 3 000 dwt.

Under de senaste tio åren har man legat ganska stadigt på samma volymer med undantag för några toppar vissa år men nu på senare tid kan man skönja en klar uppgång och ökade sjötransporter på Mälaren. Den uppenbara fördelen med det nya bolaget är att man tillsammans kan erbjuda en bra godshantering i stället för att på var sitt håll investera i nya kranar etc. En viss uppdelning har gjorts och 99 procent av all containerhantering sker i Västerås. Containerhanteringen är en ganska dyr hantering och kräver stora ytor, truckar och kranar och man har valt att lägga tungvikten på Västerås och därmed undvikit dubbelinvesteringar. Totalt hanterade man 35 000 TEU i Mälarhamnarna förra året vilket betyder den femte största containerhamnen i Sverige. Köping däremot har fått ta den största delen bulkhantering istället mycket beroende på Hydros anläggning i Köping. Importen av biobränsle är stor och i övrigt är det skrot, legeringar, råvaror, timmer och massaved som är de vanligaste synerna i Mälarhamnarna. Man skeppar också upp olivkärnor från Spanien till Köping som sedan magasineras och lastas om på järnväg för transport till Stockholm, man förser alltså stockholmarna med olivkärnor via Köping vilket är en mycket intressant lösning. En annan intressant logistiklösning var när björkved till Värmland tidigare togs in via Köping för vidaretransport med tåg och bil till Skoghall och Karlstad. Nu har man lagt om flödet och tar in det direkt i Vänern och som Bo Eriksson säger, den logistiklösningen kan vi inte konkurrera med.

JönssonNovabolagen har stadig linjetrafik på Mälarhamnarna med diverse hamnar ute i Europa som lastning och lossningshamnar även Paltrans Shipping har liknande trafik på Holland, Tyskland, England och Belgien. Hydro är som tidigare nämnts en stor kund i land och i dess regi kommer det veckovis ammoniak till Köpingsfabriken och stora mängder nitrat skeppas årligen till Sydamerika. Detta är också en mycket intressant lösning att det från den innersta viken i Mälaren skeppas storsäckar ner till Colombia och Venezuela. Sågade trävaror är en annan stor del av hanteringen i hamnarna och där kommer framför allt ovan nämnda linjetrafik in i bilden. Bo Eriksson trycker på vikten

av att vårda de kunder man har, ingen direkt aktiv annonsering förekommer utan bolaget marknadsför sig gärna genom att göra de befintliga kunderna nöjda vilket sprider sig som ringar på vattnet i branschen.

Mälarhamnarna anser sig i första hand konkurrera med Norrköping och Gävle samt i fråga om containerhanteringen även med Stockholm. En av de största fördelarna är att man genom Mälarhamnarna kommer långt in i landet, ur miljösynpunkt är detta oslagbart. Bo Eriksson upplever att Sjöfartsverkets höjda lotsavgifter är ett orosmoln på Mälarhimlen. Lotsningarna i Mälaren är relativt långa, upp emot åtta timmar under bra trafikförhållanden. Möjligheten till lotsbefrielse är också liten på grund av att det är många utländska skeppare som kör på Mälaren och i dagsläget måste man kunna prata svenska för att kunna få lotsdispens. Detta ifrågasätts också eftersom engelskan idag är det stora språket inom sjöfarten och räddningsverk, brovakter etc. pratar idag också så pass bra engelska att man utan problem skulle kunna göra sig förstådd. I takt med att lotsavgifterna höjs måste redarna någonstans ta igen de förlorade pengarna och frakterna ökar i pris. Industrierna får hela tiden väga produktionskostnader mot transportkostnader och till slut kanske man inte finner det lönsamt att ha fabriken kvar i regionen och det vore ett dråpslag. Sjöfarten kan inte konkurrera på lika villkor med järnväg och lastbilstrafik eftersom Vägverk såväl som Banverk får bidrag från staten medan Sjöfartsverket måste bära sina egna kostnader och detta påverkar naturligtvis fraktpriserna. Ett järnvägsföretag kan lägga betydligt lägre anbud på jobb eftersom man i princip kan klara av att gå med förlust och låta staten skjuta till.

Politikernas intresse för sjötransport på Mälaren verkar svalt, detta kan också bero på att branschen lobbar för dåligt. Den nya proposition som Ulrika Messing lagt koncentrerar sig på tåg och bil vilket ur trafiksäkerhetssynpunkt och miljösynpunkt är mycket svårt att försvara. Om man skulle frakta den mängd gods på våra vägar istället för på sjön skulle vägarna behöva renoveras åtskilliga gånger för åtskilliga miljarder. Det krävs att politikerna agerar för att få upp ögonen för sjöfarten och ge den ekonomiska möjligheter att fortsätta existera. En annan sak som Bo Eriksson tycker är av största vikt för Mälarens framtid är att utvidga slussen i Södertälje, ju större fartyg man kan få in desto billigare kan frakterna bli speciellt på bulksidan men även för containerfartygens del där man önskar ta in fartyg som lastar sju containrar i bredd istället för idag när sex containrar är max. Vad gäller hamnarnas möjligheter att ta emot fler och större fartyg berättar Bo Eriksson att man har möjlighet att öka sin kapacitet vid kajerna och över

kran med upp till 40 procent medan magasinen är ganska fulla i dagsläget och det behövs i så fall investeras i nya sådana. En eventuell ny kund är på gång till Köping vilket skulle ge 80 000 årston och kräva ett nytt magasin om 3 600 kvadratmeter, vilket tacksamt tas emot.



Bild 4-1. Köpings isbrytande hamnbogserare ATHOS. (Foto: Pontus Jönsson)

Både Västerås och Köping har var sin hamnbogserare till förfogande. I Köping finns ATHOS och i Västerås är BORE stationerad.

4.2 Mälarsjöfarten i siffror

Den rent statistiska delen av mina efterforskningar kommer nedan att presenteras i flera olika diagram. De flesta uppgifterna kommer från förbundet Sveriges hamnar. Den statistik som finns tillgänglig på förbundets hemsida sträcker sig från 1999 till 2002, det finns även information för de två första kvartalen år 2003. Statistiken från 2003 redovisas separat för att korrekta jämförelser skall kunna göras. Både Köping och Västerås redovisas i diagrammen som separata hamnar även fast de sedan 2001 ingår i ett gemensamt bolag, Mälarhus AB.

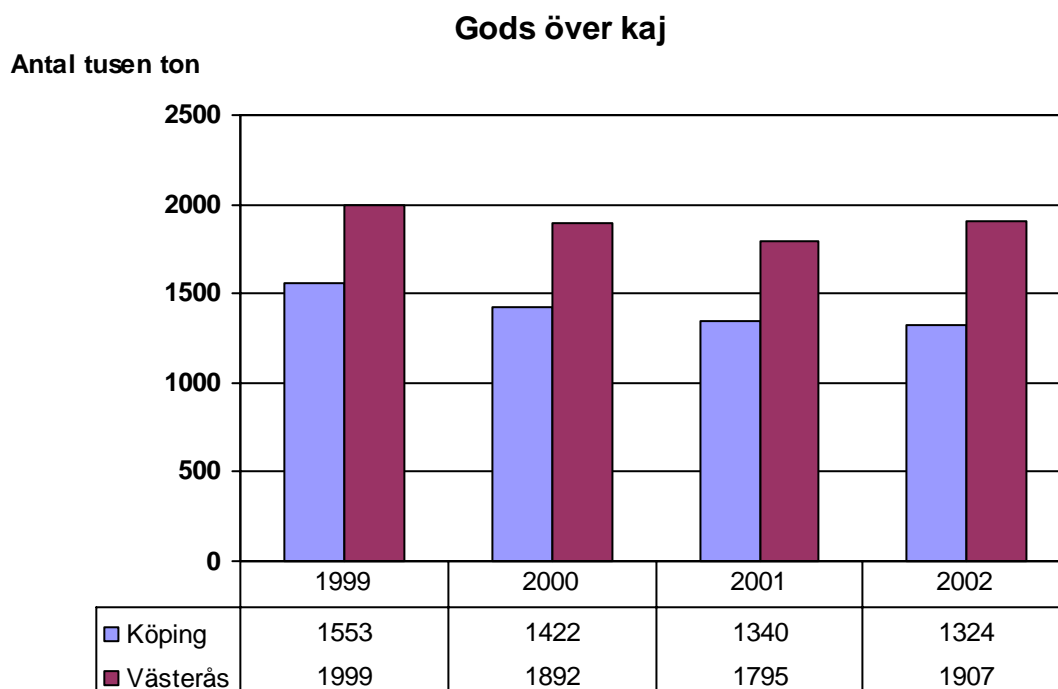


Bild 4-2. Hanterad godsmängd över kaj, angivet i antal tusen ton. (Källa: Sveriges hamnar).

Diagrammet ovan avser hamnarna i Köping och Västerås. Ungefär ytterligare 500 000 ton grus transporteras varje år, på köl, från grus- och bergtäkter i den östra delen av Mälaren (bland annat Tyska Botten) till Stockholm. Denna transport sker i Jehanders regi, ett företag som sedan 1874 försörjt Stockholm med ballastprodukter (Jehanders hemsida). Denna trafik har givits en underordnad betydelse i den här uppsatsen och kommer fortsättningsvis ej att redovisas. Den förtjänar dock ett omnämnande eftersom deras fartyg Jehander I är en mycket vanlig syn på Mälaren.

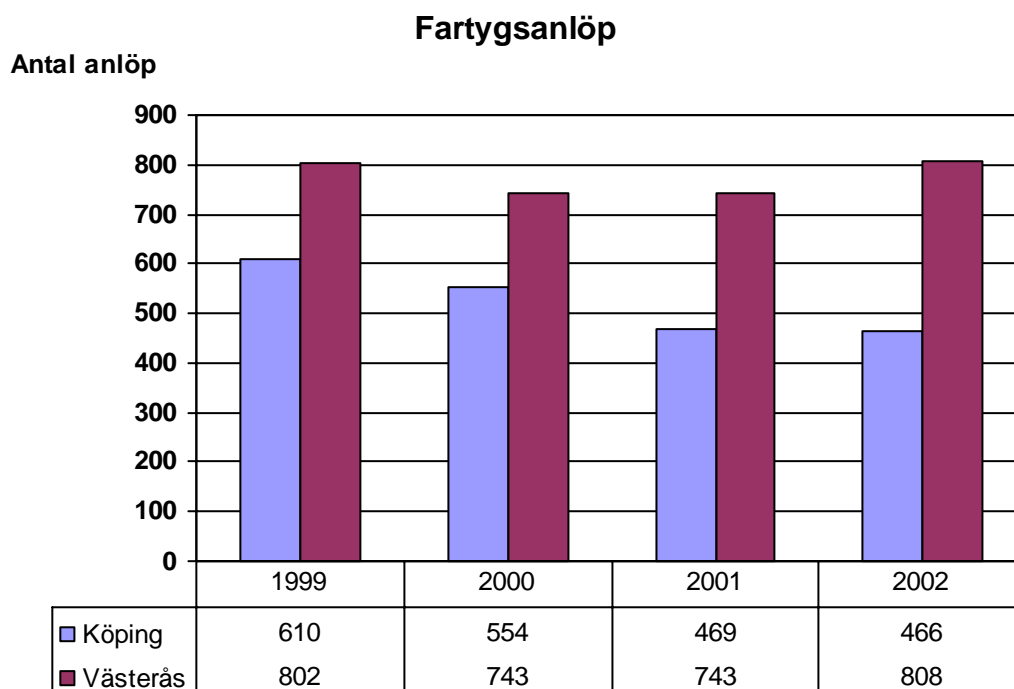


Bild 4-3. Antalet fartyg som lossat eller lastat gods i Mälaren mellan 1999 och 2002. (Källa: Sveriges hamnar).

Vad som inte syns i dessa diagram är siffrorna från 2003 eftersom dessa var tillgängliga endast för en begränsad period på Sveriges hamnars hemsida. Bo Eriksson på Mälarhus hamnar berättade att man 2003 hade totalt 1 411 fartygsanlöp och totalt hanterade man 3 960 000 ton gods en ökning med 137 anlöp och 729 000 ton från föregående år.

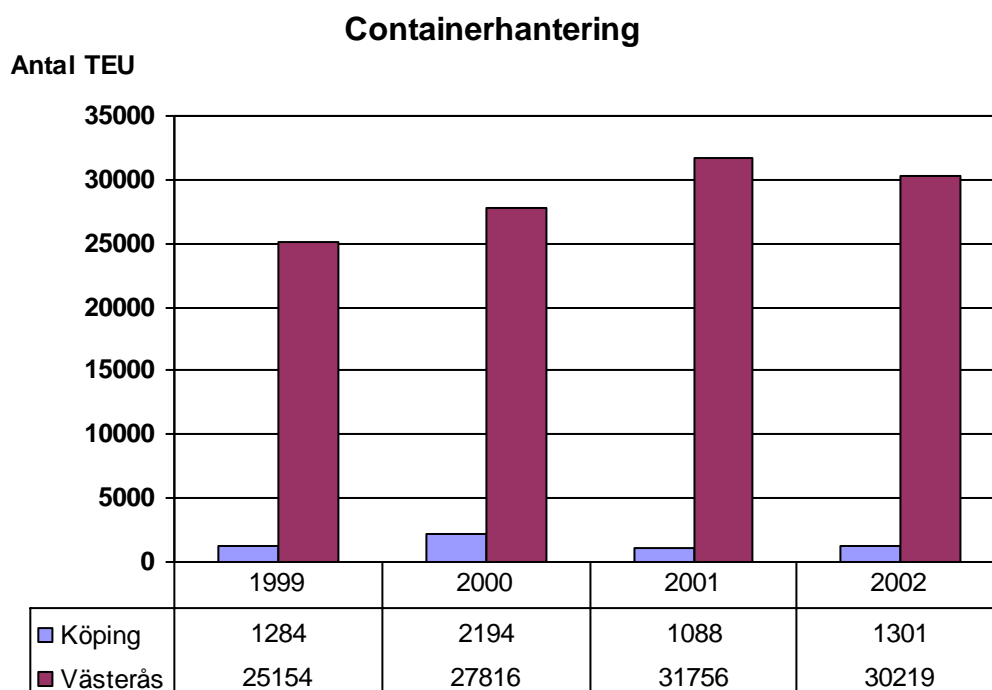


Bild 4-4. Mängden containrar som hanterats i hamnarna, angivet i antal TEU. (Källa: Sveriges hamnar).

I diagrammet ovan kan man klart se att den största mängden containrar hanteras i Västerås hamn. Detta förklarades i intervjun med Bo Eriksson med att man satsat på Västerås som containerterminal. Om man för en stund återgår till att räkna Mälardalens hamnar som en enhet placerar de sig på en femteplats i statistiken över de största containerhamnarna i Sverige. De fyra hamnar som hanterar fler containrar är i tur och ordning Göteborg, Helsingborg, Gävle och Stockholm.

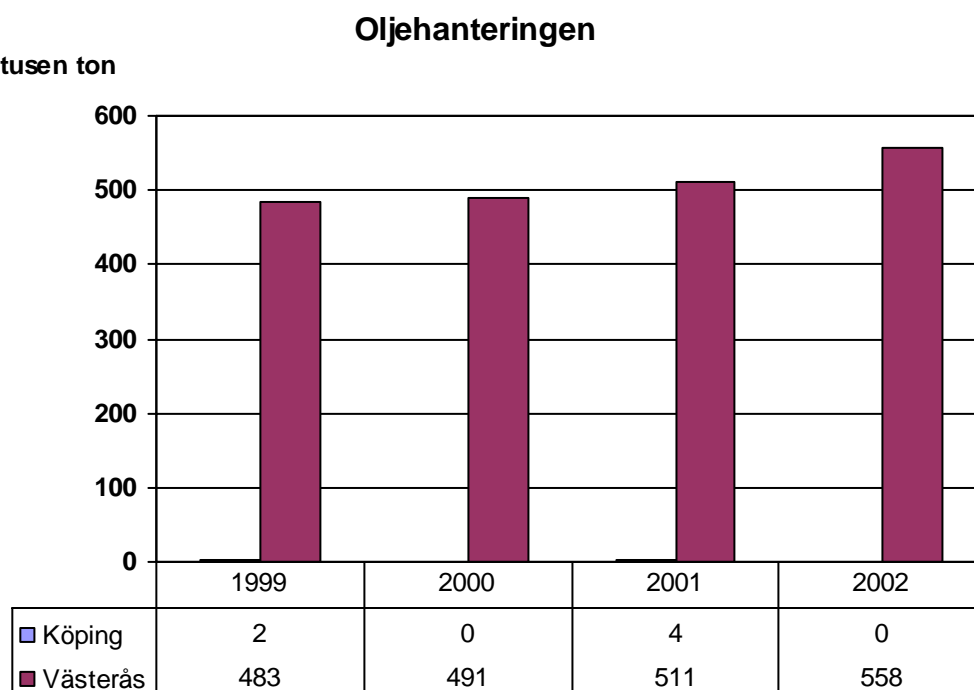


Bild 4-5. Mängden olja som hanterats i hamnarna, angivet i antal tusen ton. (Källa: Sveriges hamnar).

4.3 Linjetrafik

Det finns en god förbindelse med kontinenten på linjebasis från Mälardalen. JönssonNovabolagen erbjuder trafik från Västerås via Norrköping till både Hull och Rotterdam som är en viktig del av både import och export eftersom fartygen lastar och lossar i samtliga hamnar.

Paltrans Shipping är en annan linjeoperatör som går från både Köping och Västerås ner på kontinenten, till Storbritannien och även ner till Medelhavet. En stor del av det sågade virke som skeppas ut via hamnarna i Köping och Västerås går via dessa linjer ut i Europa.

Hydro har ett eget fartyg som man använder för transport av ammoniak till Köpingsanläggningen och fartyget, Baltic Viking, är i Köping varje vecka.

4.4 Intervju med JönssonNovabolagen

- ✓ Berätta lite om er verksamhet.
- ✓ Hur har era sjötransporterna på Mälaren utvecklats under de senaste åren (10)?
- ✓ Har ni diskuterat att skeppa ut det gods som går från Mälaren idag från andra hamnar? I så fall vilka?
- ✓ Vilka kunder skeppar gods med era fartyg?
- ✓ Vilka faktorer tror ni är avgörande vad gäller att välja eller inte välja sjötransport på Mälaren? fördelar/nackdelar?

Attityder, kostnader, politiska beslut (avgifter etc.), logistikproblem

- ✓ Hur marknadsför ni er själva?
- ✓ Hur är intresset bland politikerna för Mälarsjöfarten? Hur visar sig detta?
- ✓ Anser ni att det behövs en djupare led och bredare slussar i Södertälje för att uppfylla efterfrågan?
- ✓ Hur upplever ni sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra transportslag? Varför är det så?
- ✓ Hur tror ni man kan öka intresset för sjötransporter på Mälaren?

Telefonintervjun med Anders Alm, JönssonNovabolagen, hölls den 10 mars 2004.

JönssonNovabolagen har en väl utvecklad linjetrafik med utgångspunkt från Västerås i Mälaren och vidare till Norrköping vid kusten. Därefter går fartygen till Hull och Rotterdam innan de beger sig tillbaka till Västerås. Fartygen är på mellan 2 000 och 7 000 dwt och i samtliga hamnar både lastar och lossar man gods vilket alltså betyder att trafiken bidrar till såväl export som import. I denna linjefart opererar JönssonNova två fartyg och ytterligare åtta fartyg går i närtrafik på olika sorters kontrakt. Detta leder till att två till tre av rederiets fartyg besöker Mälaren varje vecka.

Även om många trott på en nedgång för sjöfarten på Mälaren har verkligheten visat sig bevisa motsatsen. En stor bidragande orsak till detta, tror Anders Alm, är att

värme kraftverket i Västerås installerat utrustning för att elda flis som ett komplement till kol och olja som tidigare använts. Detta har fört med sig att flisen skeppas till kraftverket med fartyg. Värme kraftverkets läge i hamnen gör att man lossar flisen mer eller mindre utanför dörren och inga längre vidaretransporter blir nödvändiga. Något som till viss del håller tillbaka utvecklingen är Sjöfartsverket och det faktum att man de senaste åren höjt lotstaxorna markant. Enligt Anders Alm har man under en femårsperiod höjt lotstaxorna i etapper med nästan hundra procents ökning som slutresultat. Verket har dels höjt den fasta lotstaxan men även lagt till en rörlig tidsbunden del vilket innebär att man tar betalt per timma. Skulle nu fartyget tvingas vänta till exempel vid Södertälje Kanal med lotsen ombord kan en, i vanliga fall, åtta timmars lotsning bli upp emot tio timmar lång med en avsevärd kostnadsökning som följd. Anders Alm uppskattar att lotsningskostnaden ökat med ungefär 15 000 SEK per lotsning under en femårsperiod. Enkel matematik gör att med rederiets två till tre fartyg i veckan under femtio veckor ger en kostnadsökning på 2 250 000 SEK.

Den största fördelen med sjöfart på Mälaren anser Anders vara att man kommer långt in i landet och att man når det stora industriområde som Mälardalen och Bergslagen utgör. Man skulle naturligtvis kunna skeppa ut godset från Södertälje eller Norrköping istället men eftersom storleken på rederiets fartyg inte utgör något hinder för att komma upp i Mälaren anser man det mest ekonomiskt och framför allt miljövänligt att komma så nära upplandet som möjligt. De kunder som använder sig av JönssonNovas linjer är framför allt Hydro och Surahammars Bruk men också en hel del sågverk i Mälardalen och södra Dalarna till exempel Mellanskog. På importsidan är det mycket styckegods i containers som till största delen lastas i Rotterdam och når en mängd olika kunder i Mälardalen och Stockholmsområdet. Rederiet har också kontrakt på ca 45 000 ton djurfoder/pellets varje år och ungefär 25 000 ton på material till stålindustrin.

För att återvända till de kostnader ett hamnbesök kan innebära gav Anders ett exempel från verkligheten. Ett hamnbesök i någon av Mälarhusarna kan kosta ungefär 35 000-40 000 SEK inklusive lotsning och hamnavgifter, jämför man detta med till exempel Norrköping som inte ens har lotsplikt blir kostnaden för samma fartyg (ca 2 500 dwt) under 10 000 SEK. Rederiet har emellertid gjort den bedömningen att den ökade kostnaden uppvägs av den fördel det geografiska läget ger för Mälarhusarna. Någonstans kommer det dock en ekonomisk smärtgräns att nås och frakterna bli dyrare och dyrare vilket kan medföra att slutkunden väljer ett annat sätt att transportera sitt

gods eller att rederierna väljer att anlöpa Norrköping eller Oxelösund där kostnaderna i samband med hamnanlöpen är betydligt lägre.

Politikernas intresse för sjöfarten är minst sagt varierande. Det tycks finnas en uttalad önskan att den största möjliga delen av transporten skall ske med det mest miljövänliga transportmedlet. Detta är utan tvekan sjöfarten om man väger in den stora godsmängd ett fartyg kan frakta jämfört med om godset skulle gå på väg eller järnväg. Vad som sedan görs i verkligheten är en annan sak, då höjer man istället kostnaderna för lotsning och försämrar en redan dålig konkurrenssituation för sjöfarten. Banverket och Vägverket är statliga verk som finansieras genom skattemedel medan Sjöfartsverket numera är ett affärsdrivande verk och måste bära sina egna kostnader.

Anders Alm kan inte, inom en överskådlig framtid, se att de skulle behöva ta in så stora fartyg att en utökning av farledsdjup och slusstorlek skulle behöva ske. Anders påpekar däremot att slussen i Södertälje börjar bli gammal och sliten och kommer att behöva förnyas av andra orsaker i alla fall. Att i och med detta öka slussens dimensioner kan på sikt förbättra läget för flistransporterna till Västerås i takt med att behovet ökar.

På frågan hur man skulle kunna öka intresset för sjötransporter på Mälaren svarar Anders Alm att det är svårt att sätta tummen på något specifikt. Att subventioner i samband med lotsningen skulle öka attraktionskraften är uppenbart men också att man trycker hårdare på miljöaspekten och kanske med mindre pråmar eller mindre tonnage använder sig av de inre vattenvägarna i Sverige i större utsträckning

4.5 Övrig trafik

Spannmål lastas från Norsasilon i Köping och vidare till olika köpare som ett led i Lantmännens transportkedja. Enligt en rapport skriven av tre kvinnor från Handelshögskolan vid Göteborgs universitet (Daun, Olsson och Gustafsson, 2002) är det i huvudsak mellan Mälaranläggningarna: Västerås, Kalmarsand och Köping som dessa spannmålstransporter på köl sker. Det medför att den största delen spannmål går åt till detta och att en mycket liten del går på export.



Bild 4-6. M/S VINGA lastar spannmål vid Norsa i Köping. (Foto: Pontus Jönsson)

Den olje- och produkttanksjöfart som förekommer på Mälaren är i huvudsak koncentrerad till Västerås som dels använder olja till fjärrvärmens men fungerar också som depå för bensen som körs ut till traktens bensinmackar.

4.6 Farleden och lotsning

Leden från Södertälje till Köping blev under 1970-talet muddrad och breddad i syfte att kunna ta in större fartyg. Farleden är numera mekaniskt djupmätt (ramad) till 7,6 meter. Södertälje sluss kan ta in fartyg med en största bredd av 19,6 meter och en längd över allt på 135 meter. Farledsdjupet, slussens storlek och höjden på de broar som passeras under resan är de faktorer som begränsar sjöfarten på Mälaren. Samtliga broar är öppningsbara.

Lots för Mälaren tillhandahålls precis som i övriga Sverige av Sjöfartsverket. Lotsen bordar normalt vid Landsort runt tio nautiska mil söder om Södertälje. En normal lotsning tar ungefär åtta timmar men mycket beroende av trafiksituationen och eventuella köer i slussen kan det mycket väl gå åt tio timmar innan fartyget är väl förtöjt. Naturligtvis beror detta också på om fartyget är destinerat Köping eller Västerås, det blir ungefär 27 nautiska mil längre om fartyget skall till Köping vilket med en fart av 12 knop betyder 2 timmar och 15 minuter. Farleden vidare till Köping innebär också ytterligare en broöppning vid Kviksundsbron vilket måste tas med i beräkningarna.

Som vi kunde läsa i intervjun med Bo Eriksson är han skeptisk till att möjligheterna till lotsbefrielser för utländska befälhavare är små. Eriksson gör gällande att engelskan är ett väldigt utbrett arbetsspråk inom sjöfarten och till stor del även iland att den regel som säger att lotsdispens endast utdelas till svenskspråkiga befäl är förlegad. I Sjörapporten nr 3/2004 går det att ta del av Sjöfartsverkets treårsplan som bland annat talar om ökad möjlighet till lotsdispens utan krav på hemspråk (svenska). Detta grundar man just på att engelskan är på väg att bli det naturliga kommunikationsspråket, något som länge varit en självklarhet inom flyget. Den 31 december 2002 var antalet giltiga farledstillstånd, det vill säga undantag från lotsplikt för en eller flera angivna farleder, 865 varav 82 på engelska vilket motsvarar 9 procent (Sjöfartsverkets hemsida).

För lotsning i lotsleder på sjön Mälaren inom Södertälje/Landsorts lotsstation utgår en rabatt om 20 procent (SJÖFS 2003:8 31§). I samma paragraf går det också att läsa att lotsningar på Vänern ges en rabatt om 55 procent.

4.7 Sjöfartsverket

Sjöfartsverket är ett affärsverk inom transportsektorn. Verket svarar för sjöfartens säkerhet och framkomlighet. Verksamheten inriktas huvudsakligen på handelssjöfarten, men hänsyn tas också till fritidsbåttrafikens, fiskets och marinens intressen. Sverige är indelat i sju sjötrafikområden. Arbetet bedrivs för att göra trafiken i våra farvatten så säker som möjligt. Det är deras uppgift att se till att framkomligheten och säkerheten till sjöss och i våra farleder svarar mot kraven från samhället, näringslivet, fisket och friluftslivet till sjöss.

Sjöfartsverket förbättrar säkerheten till sjöss genom lotsning, utmärkning av farleder och referensstationer för satellitnavigering, DGPS. Sjöfartsverket ansvarar även för frågor angående broar och kablar i alla vatten där sjötrafik förekommer. (Sjöfartsverkets hemsida).

4.8 Intervju med Sjöfartsverket

- ✓ Vad är ert trafikområdes arbetsuppgifter?
- ✓ Om Sjöfartsverket skulle vilja investera i någon större ombyggnad (t.ex bredda slussen i Södertälje), vilka möjligheter finns det då att få ihop kapital?

Statligt stöd?

Privata investeringar?

Avgiftshöjning?

Hur påverkas möjligheterna av det faktum att verket idag är affärsdrivande?

- ✓ Vilka planer finns för Mälaren i dagsläget?
- ✓ Vilka för- och nackdelar anser ni det finns med sjöfart på Mälaren?
- ✓ Hur arbetar Sjöfartsverket för att uppmuntra och utveckla sjöfarten på Mälaren?
- ✓ Hur påverkar EU förutsättningarna för inrikes sjöfart i allmänhet men Mälaren i synnerhet?
- ✓ Låt oss för en stund bortse från alla inblandade kostnader, vad skulle i så fall Sjöfartsverket genomföra för att stimulera sjöfart på Mälaren?
- ✓ Anser Sjöfartsverket att det finns ett intresse från staten sida för sjöfart på Mälaren?

Telefonintervjun med Ulf Svedberg, Chef för Stockholm/Mälarens trafikområde, hölls den 8 mars 2004.

Vid frågan huruvida kapital förvärvas i samband med att Sjöfartsverket önskar utföra större arbeten, till exempel bredda slussen i Södertälje klargjordes det att inga privata investeringar eller avgiftshöjningar är aktuella för att finansiera ett sådant projekt. Ulf Svedberg påpekade också att en utredning nyligen är gjord för att påvisa behovet av en större sluss i Södertälje Kanal. Utredningen och kommentarerna från Sjöfartsverket har lämnats vidare till regeringen för ytterligare handläggning och det är regering och riksdag som beslutar om och finansierar en ombyggnad av det här slaget.

Ulf berättade att farleden är ramad till 7,6 meter och att man i dagsläget tillåter fartyg med 6,8 meters djupgående. Under en period tillät man fartyg med 7 meters djupgående men efter en grundstötning ändrades detta tillbaka till 6,8 meter för att öka marginalen

ytterligare. Vid 7 meters djupgående har man alltså bara 60 centimeter under köl vilket raskt kan decimeras med tanke på squat-effekt och skiftande vattenstånd. För att nämna ett exempel utfördes på en plats i Sverige en avläsning av vattenståndet på två ställen med 800 meters mellanrum och på det relativt korta avståndet lutade vattenspegeln så pass att en skillnad på 80 centimeter kunde konstateras. Detta belyser det faktum att även om man gör en noggrann avläsning av aktuellt vattenstånd på en viss plats kan detta variera avsevärt även inom mätstationens närområde. Ett sådant här fenomen skulle också kunna inträffa i Mälaren och med detta i åtanke ändrade man tillbaka till ett maximalt djupgående av 6,8 meter vilket i alla fall ger ett "under keel clearance" på 80 centimeter.

Ulf ansåg att miljöaspekten är Mälarsjöfartens största fördel. Att lägga transporten på lastbil skulle belasta såväl miljön som det svenska vägnätet avsevärt mycket mer än den miljöpåverkan fartygen står för. Att avlasta trafiken på våra vägar är också ett tungt argument. På samma sätt som miljön är sjöfartens fördel kan den aspekten även användas emot fartygen eftersom man inte i dag kan reglera vilka fartyg som anlöper hamnarna. Genom miljödifferentierade farledsavgifter kan man uppmuntra sjöfarten att välja den "gröna vägen" men det finns inget som tvingar fartygen att göra det i dagsläget. En annan nackdel med sjöfarten på just Mälaren är behovet av broöppningar. När fartygen är högre än 25-26 meter krävs broöppningar för att de ska kunna passera genom farleden. Broarna i sig börjar bli till åren komna och risken att ett fel på broöppningsanordningarna inträffar ökar för varje år, detta skulle komma att stoppa trafiken på Mälaren för den tid som eventuella reparationer tar i anspråk.

Sjöfartsverket gör inga aktiva åtgärder för att främja eller utveckla sjöfarten på Mälaren utan detta överläts på de enskilda aktörerna och hamnarna att marknadsföra sin verksamhet på ett för företagen stimulerande vis. Att Sjöfartsverket erbjuder lättnader i farledsavgifterna genom avgasrening och krav på lägre svavelhalt i den bunkers som används ombord är dock ett sätt för rederierna att kunna erbjuda lägre fraktkostnader vilket kan öka deras attraktionsvärde på marknaden.

Vilken inverkan EU har haft på förutsättningarna för Mälarsjöfartens vara eller icke vara kunde inte Ulf Svedberg svara på. Statens intresse i Mälarsjöfarten var också svårdefinierat. Som tidigare sagts har utredningen bollats vidare till regeringen och man väntar nu på svar från dem. Några idéer som Ulf Svedberg hade var att skulle något

hända med någon av de få större aktörerna på Mälaren skulle det kanske vara svårt att få någon ersättare och Mälarens ställning i sjötransportsammanhang skulle försämrats. Ett statligt stöd till ett sådant företag skulle med all sannolikhet inte vara tänkbart.

4.9 Politikernas syn på Mälarsjöfarten

I samband med att infrastrukturpropositionen lades 2001 skrev Berit Blomqvist på Sjöfartsforum en krönika i tidningen Transport i dags majnummer -01. Där skriver hon bland annat att Mälalområdet är ett viktigt nav i det här sammanhanget eftersom stora delar av den svenska landtransporten går genom regionen och det är där Sveriges tillväxt är som allra störst. Hon fortsätter med att konstatera att om slussen utvidgas får man inte bara ner transportkostnaderna genom skalfördelar utan man får också möjlighet att ta in betydligt modernare tonnage eftersom nya fartyg som regel är för stora. Som en knorr avslutar hon med att säga: ”Billigare och miljövänligare transporter, det är väl det som kallas ekologiskt hållbart och som är själva målet med hela infrastruktursatsningen?”. Trots detta är hon förvissad om att det inte blir någon lätt match att få med slussarna i propositionen trots att de miljoner som det innebär är i det närmaste nålpenngar i jämförelse med alla de miljarder som kommer att gå till vägar och järnvägar. Det finns sedan tidigt en tradition i Sverige att järnvägen är ”hela folkets järnväg” och den är en skyddad institution även bland politiker (Daun, Olsson och Gustafsson, 2002).

Kapitel 5 – Slutsats/diskussion

Jag tänkte använda mig av de tidigare uppställda frågeställningarna för att försöka bena ut vad jag har kommit fram till i mina efterforskningar. På det sättet får jag ett direkt svar på om jag har lyckats leta efter rätt saker på min resa genom Mälaren.

Vad är det för sjöfart som bedrivs på Mälaren och hur har den utvecklats genom åren?

Det finns en väl fungerande linjetrafik från Mälaren och ner på kontinenten och även till England. Den trafiken är framför allt viktig för exporten av sågade trävaror men har också en stor del i importen eftersom styckegods i containrar lastas på kontinenten och skeppas upp till Västerås. Västerås spelar också en stor roll i flishanteringens eftersom värmeverket där har installerat en flispanna som kräver en kontinuerlig tillförsel av bränsle. Köping är annars den stora bulkhamnen i Mälaren, mycket tack vare att Hydro (eller Yara som de nu heter) har sin anläggning där man producerar gödning och dylikt.

Volymerna har varit ganska stabila med undantag för vissa toppar men på senare tid har man märkt en klar ökning vilket inte minst siffrorna från 2003 skvallrar om. Vissa har trott att Mälarsjöfarten skulle minska i omfattning men i verkligheten har det visat sig bli tvärt om.

Vad anses vara de största för- respektive nackdelarna med sjöfart på Mälaren?

Det som alla jag pratat med angett som den absolut största fördelen är det geografiska läget. Fartygen kommer långt in i landet och hamnarna har ett stort upptagningsområde genom sin närhet till de stora industriområdena i Mälardalen, Bergslagen och södra Dalarna bland annat. Fördelen med att komma så långt som möjligt med fartyg för oss in på nästa punkt som är miljöaspekten. Ett fartyg är oslagbart det bästa alternativet för miljön när man ställer miljöpåverkan i relation till lastintag och transporterad godsmängd. Ett fartyg släpper ut lika mycket avgaser när det är i ballast som när det är lastat. Det innebär att ju mer du kan lasta i ett fartyg desto mindre blir miljöpåverkan per ton.

För att gå över på det som talar emot en sjöfart på Mälaren är det i huvudsak de långa lotsningarna det handlar om. Sjöfartsverkets lotsar går på timtaxa och möjligheterna för att få lotsdispens har varit begränsade eftersom det är mycket utländska fartyg med utländskt befäl som trafikerar Mälaren. Verket har i sin treårsplan 2005-2007 angett att man mer och mer skall se engelskan som det officiella kommunikationsspråket inom sjöfarten och därmed ökar chanserna för lotsdispens. Skulle lotstaxorna fortsätta att stiga, vilket har varit fallet de senaste åren, kan redarna tvingas att gå in till Södertälje eller Norrköping eftersom kostnaderna i samband med lotsning är betydligt lägre där. I dagsläget finns en rabatt på lotsning i Mälaren om 20 procent vilket är ett steg i rätt riktning för att ge fördelarna med Mälarsjöfarten att verkligen väga över. De höga lotskostnaderna kanske inte påverkar ett fartyg som är i Mälaren sällan men för de rederier som går i linjetrafik blir detta en betydande kostnad.

Att Banverket och Vägverket får sin verksamhet finansierad av staten förbättrar heller inte sjöfartens konkurrenssituation. Sjöfartsverket är ett affärsverk idag och måste bära sina egna kostnader vilket betyder att man måste ta betalt av sjöfarten på ett helt annat sätt än åkare och lokförare behöver göra på land. Frakterna kan därmed inte alltid hållas på en så låg nivå att man kan tävla med väg och järnväg om jobb på ett rättvist sätt.

Vilka begränsningar finns för sjöfarten såsom farledsdjup, slussars storlek och dylikt i förhållande till eventuella ökade krav på godsmängd?

Farleden är ramad till 7,6 meter och man har satt det maximalt tillåtna djupgåendet till 6,8 meter. Slussen i Södertälje kan ta in fartyg som är 135 meter långa och 19,6 meter breda vilket i praktiken betyder att Mälarmax ligger på ungefär 7 000 – 12 000 dwt beroende på fartygskonstruktion. Det är framför allt slussens dimensioner som sätter gränsen och det finns också starka önskemål att utvidga den. Fartyg som kan lasta sju containrar i bredd istället för dagens sex i bredd är ett önskemål och man kan kanske inte utesluta att det i framtiden kommer att behövas åtta i bredd. Även bulkhanteringen kan vinna på en utvidgad sluss eftersom ökad storlek på fartyg innebär mer last och sannolikt lägre transportkostnad.

Hur verkar framtiden för sjöfarten på Mälaren?

De flesta jag pratat med och den uppfattning jag själv fått är att framtiden mycket väl kan se väldigt ljus ut för sjöfarten på Mälaren. Detta kommer dock inte att ske helt förutsättningslöst eftersom det finns vissa orosmoln på Mälarhusen. Sjöfartsverkets höjda lotstaxor har varit föremål för diskussion bland såväl hamnar som rederier. Det geografiska läget talar dock för Mälarsjöfarten och det är ju just den fördelen många tycks se och det är därför man transporterar sitt gods på Mälaren. En annan förutsättning för en expansion är att man kan ta in större fartyg och då krävs att slussen i Södertälje byggs om och förstoras. Slussen och de öppningsbara broar som finns längs farleden börjar bli gamla och risken att utrustningen går sönder är stor, med ett längre trafikstopp under reparationsarbetena som följd. Därför måste en rejäl översyn ske och varför inte i samband med detta förstora slussen.

För att avrunda den här uppsatsen vill jag framhäva vikten av att politikerna intresserar sig för sjöfarten och ger den ekonomiska möjligheter att fortsätta existera. Det finns en utredning på regeringens bord angående slussen i Södertälje och låt oss hoppas att det ges kapital för att bygga om den nittio år gamla slussen.

Är Mälarsjöfarten ett transportalternativ under utveckling eller avveckling? Den utvecklas redan och med en utvidgad sluss i Södertälje har den stora möjligheter att utvecklas ytterligare.

Käll- och litteraturförteckning

Muntliga källor

Alm, Anders, JönssonNovabolagen, 2004-03-10

Eriksson Bo, Mälarhamnar Försäljnings AB, 2004-03-12

Svedberg Ulf, Stockholm/Mälarens Trafikområde Sjöfartsverket, 2004-03-08

Internet

<http://kanaler.arnholm.nu/soders.html>

Fakta om Södertälje Kanal, sidan besökt: 2004-02-19 14:33

<http://cgi.jehander.com/index2.shtml>

Jehander, sidan besökt: 2004-04-24 13:10

<http://www.malarhamnar.se/>

Mälarhamnar AB, sidan besökt: 2004-04-24 15:05

<http://www.sjofartsverket.se/>

Sjöfartsverket, sidan besökt: 2004-04-23 10:07

http://www.transportgruppen.se/templates/SvHamnarStart____4202.asp

Sveriges Hamnar, sidan besökt: 2004-04-01 15:05

<http://www.yara.com/>

Yara – Mineral Fertilizers (fd Hydro Agri), sidan besökt: 2004-04-05 16:10

Litteratur

Bell Judith (2000), *Forskningsmetodikens grunder tredje upplagan*, Studentlitteratur i Lund

Blomqvist Berit (2001), *Mälaren – en del av infrastrukturen*, Transport i Dag nr maj 2001

Daun, Olsson, Gustafsson (2002), *Inrikes godstransporter med sjöfart i Sverige – en bortglömd möjlighet?*, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet

SJÖFS 1994:24, *Sjöfartsverkets kungörelse med föreskrifter om åtgärder mot vattenförorening från fartyg som trafikerar Mälaren, Trollhätte kanal och Väneren*, Sjöfartsverket Norrköping

SJÖFS 2003:8, *Sjöfartsverkets föreskrifter om lotsavgifter*, Sjöfartsverket Norrköping

Sjörapporten, *Treårsplanen 2005-2007 i korthet*, Sjörapporten en tidning från Sjöfartsverket nr 3/2004

Tamm Dagmar (1979-1980), *Mälarbåtarna*, Kulturnämndens skriftserie Vi skriver i Upplands-Bro 1979-80 nr 39