



Pressmeddelande från ÅF

För mer information:

Erik Adolfsson, projektansvarig
Informationschef Kaj Sandart
AB Ångpanneföreningen

mobil: 070- 328 92 61 (08- 657 15 76)
08- 657 11 85

För fri publicering:

2001-09-05
Nr21/2001

Ny typ av fartyg kan lösa ökat transportbehov i framtiden

- Och på sikt blåsa liv i den hotade varvsnäringen i Europa

Ett internationellt forskningssamarbete mellan fem EU-länder pågår just nu i syfte att rädda den hotade varvsnäringen i Europa. Målet är en ny typ av snabbgående fartyg som kan öka transportkapaciteten och samtidigt minska miljöbelastningen. Chalmers och ÅF bistår med specialistkunskaper från Sveriges sida.

- Höghållfast stål gör att fartygen kan göras lättare i relation till sin lastkapacitet. Genom den lägre egenvikten minskar energiförbrukningen både vid själva tillverkningen av fartyget och vid framdrivningen under dess livstid, berättar Erik Adolfsson, ÅF.

Transportbehoven i världen har under de senare åren ökat kraftigt på grund av ökad internationell handel. Detta gäller speciellt inom EU där den fria rörligheten för arbete, kapital, varor och tjänster skapar stora strömmar av både gods och människor mellan länderna. Om EU under de närmaste åren utvidgas österut kommer behovet av transporter att öka ytterligare, något som dock inte sker utan problem.

- Redan idag är det europeiska vägnätet mycket hårt belastat och trafikökningen på våra vägar slår nya rekord varje år. Även tåg- och flygtrafiken är mycket intensiv i många regioner, berättar Erik Adolfsson projektansvarig på ÅF.

För att öka transportkapaciteten och samtidigt minska belastningen på miljön i form av utsläpp och buller är sjötransporter ett bra alternativ. I termer av energiåtgång per kilometer och ton transporterat gods är sjötransporter det mest miljömässiga alternativet. Detta gäller, bortsett från tågtrafik, även utsläpp i form av avgaser och bullernivå.

- Energiåtgången är ungefär fyra gånger så hög för lastbilstransporter som för kustnära fartygstransporter. Sjötransporter ger även upphov till mindre buller än flyg- och landtransporter, och ofta i miljöer som är mindre känsliga för störningar, berättar Erik Adolfsson.

För att fartygen ska bli konkurrenskraftiga krävs dock att de kan mäta sig med mark och lufttransporter när det gäller pris, effektivitet – och inte minst – tid. I ett sameuropeiskt projekt "FasDHTS" läggs nu grunden för en ny generation stora och snabba fartyg byggda i höghållfast stål. Något som ger den europeiska varvsindustrin ett försprång inom området.

- Tidigare var Europa, och inte minst Sverige, ledande inom området men nu sker den största produktionen av lastfartyg i Asien av kostnadsskal. Hotade arbetstillfällen inom europeisk varvsnäring kan på sikt räddas genom projektet. Tillverkningsmetoderna för de här fartygen är så avancerade och förfinade att det varken är lönsamt eller tekniskt möjligt att lägga ut den på billigare länder, berättar Erik Adolfsson.



De första höghastighetsfartygen kan vara i drift inom fem till tio år. De deltagande Europeiska länderna är Sverige, Holland, Frankrike, Tyskland och Portugal.

För bildmaterial, fritt för publicering, kontakta: anna.ek@gcirinfo.com

AB ÅNGPANNEFÖRENINGEN
Informationsavdelningen