

Transportstyrelsen
Sektionen för Sjötrafik och Flygplatser
Sektionschef, Andreas Holmgren
Box 653
601 73 Norrköping

Remissyttrande, Föreningen Svensk Sjöfart

Er beteckning TSS 2015-2986

Göteborg 2016-01-31

Beräkning av våghöjder längs Sveriges kust som underlag till genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar-rapport från SMHI 2015-56.

Föreningen Svensk Sjöfart, FSS har givits tillfälle att yttra sig i ovan rubricerat ämne.

Transportarbetet som utförs inom EU:s inre vattenvägar omfattar 140 miljarder tonkilometer per år. Nätet består av 37 000 km inre vattenvägar på floder, sjöar och kanaler i 20 medlemsstater. Inlandssjöfarten är ett tyst, energieffektivt sätt att transportera varor. Det är av central betydelse för logistiken när det gäller varutransport från europeiska kusthamnar till slutdestinationen.

Inlandssjöfartens energiförbrukning per tonkilometer transporterade varor motsvarar omkring 17 % av energiförbrukningen vid vägtransporter och 50 % av energiförbrukningen vid järnvägstransporter. Samhälls- och miljönyttan av inre vattenvägar kan väl knappast bättre beskrivas än med EU-kommissionens egna ord.

FSS välkomnar ett införande av EU:s direktiv EU/2006/87 för inlandssjöfart i svensk lag. Det öppnar för möjligheten att utveckla gods och passagerartrafik på svenska inre vattenvägar. Genom att komplettera och överföra godstransporter från den överbelastade svenska väg- och järnvägen till den energieffektiva och säkra sjöfarten kommer de samhällsekonomiska kostnaderna att reduceras kraftigt. Inlandssjöfart i Sverige är en i hög grad utnyttjad, säker och energieffektiv transportbärare.

Vattenvägen väntar nu på konkurrensneutrala regler och kommersiella villkor som möjliggör för långsiktiga investeringar i fartygsbyggen och tillgång till andrahandstonnage.

För redare som ska investera i inlandssjöfarten är konkurrensneutraliteten mot de övriga transportslagen samt tekniska- och operativa förutsättningar helt avgörande. De tekniska forskrifterna är idag införda i svensk förordning och i denna skrivelse kommenteras endast de operativa aspekterna.

De operativa förutsättningarna att bedriva IVV trafik är naturligtvis av mycket stor vikt. En redare måste veta vilka farvatten IVV fartygen tillåts att segla i och vilka hamnar som är tillgängliga för att kunna bedriva IVV-trafik. Potentiella IVV-redare investerar knappast i IVV-fartyg vars seglationsområde är såpass begränsat som idag. Flera av våra viktigaste hamnar och hamnområden går inte att nå med tillgängliga IVV-fartyg med dagens geografiska begränsningar av IVV-klassificerade farvatten.

Generellt måste Svenska IVV-klassade farvatten och farleder utvidgas i den mån det ges operativa förutsättningar och som minimum inkludera våra viktigaste hamnar där godset hanteras, men också bjuda in till och öppna möjligheter för detta nya trafikslag.

SMHI-rapporten och den nya beräkningsmodellen (SWAN) bekräftar i mycket vad FSS skrev i tidigare remiss (2014-08-26) avseende de orimliga konsekvenserna som blev resultatet av den nu gällande zon-indelningen som baserades på en beräkningsmetodik som var ägnad för öppna farvatten (vindgenererade vågor) som sedan extrapolerats i skärgårdsmiljö. Det resulterade bl.a. i att ytterhamnarna (väster om Älvsborgsbron) i Göteborg blev klassificerade som zon 1 område vilket i princip stängde Göteborg för IVV-trafik.

Resultatet av mätningarna i SMHI-rapporten öppnar nu upp för omedelbara förändringar där nya områdena kan IVV klassificeras och begångna felaktigheter av nuvarande zonindelningar korrigeras. Resultaten för samtliga uppmätta områden mellan Uddevalla – Öregrund (Örskär) visar att viktiga farleder för yrkessjöfarten nu är möjliga att klassificera som IVV-områden. Detta i kombination med det s.k. väderfönstret (operationella undantag) ger nya operativa förutsättningar för IVV-trafik.

I remissmissivet efterfrågar Transportstyrelsen besked om vilka vattenområden (av de uppmätta) som skulle vara aktuella att klassificera som IVV-områden. Likaså efterfrågas vilken typ av trafik som kan tänkas vara aktuell.

Från FSS sida vill vi inte begränsa det geografiska IVV-området men kan föreslå en prioriteringsordning om det är en fråga om personella eller ekonomiska resurser från myndighetens sida. Från FSS sida föreslår vi att detaljerna i dessa frågor diskuteras i ett arbetsforum mellan näring och ansvarig myndighet.

Göteborg som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart



Tryggve Ahlman