

Sammanfattning Transportstyrelsens sjöfartsseminarium 2020

Transportstyrelsens sjöfartsseminarium 2020 hölls den 5-6 februari 2020 på Piperska muren i Stockholm. Tema för årets seminarium var "Omställning – sjöfarten i en föränderlig värld" vilket behandlades utifrån tre huvudpunkter:

- Klimatet och den omställning som krävs för att sjöfarten ska bli klimatneutral.
- Godset och hur vi kan ställa om för att få mer gods transporterat på köl.
- Arbetet ombord: sociala villkor, #lättaankar/#metoo, framtidens kompetensbehov och hur vi kan attrahera nya och kommande generationer att gå ombord.

Inledning

Statssekreterare **Mattias Landgren** (infrastrukturdepartementet) inledde mötet med infrastrukturminister Tomas Eneroths bevingade ord uttalade i Halmstad (förstås!), vid invigningen av en ny färja: det är gyllene tider för sjöfarten! Han menade även att denna och framtida regeringar – oavsett färg – kommer att satsa på sjöfart, och järnväg, och på gods och godstransportstrategin samt överflyttning av gods.

Godset

Det våras för godset...

Sedan tog godstransportrådets kanslichef **Åsa Tysklind** (Trafikverket) över, och hon underströk nödvändigheten av breddad branschsamverkan, att överflyttning är nödvändig om vi ska nå klimatmålen – och att alla trafikslag behövs i detta – och även Åsa refererade till minister Eneroth apropå godset: det är nu det händer!

Nationella samordnaren **Pia Berglund** (Trafikverket) menade att det vi nu ser är den största satsningen på gods i modern tid – godset har äntligen fått en röst och hon underströk att hon har ett främjandeuppdrag och i princip gör så som branschen vill varför det är viktigt att branschen är tydlig med vilken riktning hon ska ta. Pia fortsatte med att det fn. finns ca 50% överkapacitet i hamnar och farleder, att sjöfarten är energieffektivitet (jfr. vägtrafik) och att mer sjöfart ger mindre trängsel på redan hårt ansatt landinfrastruktur. Detta och mer finns i hennes [handlingsplan](#) och frågorna kommer att diskuteras vid en halvtidskonferens någon gång under 2021. Hon gjorde även reklam för Trafikanalys PM ([2019:7](#)) om hamnar, där det slås fast att hamnarna har en nyckelroll som noder i framtidens transportsystem och slog fast att mer styrmedel behövs, tex. behöver sjöfartens avgifter ses över för att få en mer jämlik konkurrens vis-a-vis vägtrafik. Pia avslutade med att göra reklam för branschinitiativet

[Responsible Shipping Initiative \(RSI\)](#) där ett antal fraktköpare inlett ett samarbete för en mer ansvarsfull sjöfart.

Efter detta pratade Transportstyrelsens **Johan Skogwik** och Sjöfartsverkets **Johan Wahlström** om nya IVV-områden, där lederna till Brofjorden och innanför Landsort (Herrhamraleden till Norvik) kommer kräva extra åtgärder för att bli farbara: inklusive sjömätning, utmärkning, muddring, sprängning och simulering av farleden. Ett arbete som redan startat med bland annat förstudier och sjömätning.

Lars Green, Maritimt forum, fortsatte med att berätta om utmaningen med att koppla ihop transportköpare och fartyg med kapacitet. Han menade att man bör beakta hela på Europa som en potentiell närsjöfartsmarknad – tänk norr om Suez – och menade vidare att "containerkompetens" är en annan utmaning, Sverige har för låg kompetensen inom global containertrafik: vi har historiskt haft fokus på pall istället för container (min reflektion). Lars underströk också vikten av Ekobonus som fick stora transportköpare som Biltema och en stor möbelaffär i Älmhult att överväga sjövägen.

När **Sofia Franzén**, Lindbäcks Bygg AB, intog scen fick vi höra en transportköpares vägval och erfarenheter. Att Lindbäcks valde sjövägen för delar av sina transporter (av husmoduler) föll sig naturligt då fabriken ligger i Piteå hamn, men det är naturligtvis så att man tjänar pengar på transportvalet. Sofia menade att sjöfart har sina nackdelar: skador på godset vid lyft, fukt har krävt extra åtgärder (såsom 600 meter tejp), men fördelarna överskuggar ändå i form av flexibilitet, ekonomi (ffa större avstånd och moduler) och mindre trängsel. Sofia skickade även med ett antal förbättringsförslag såsom tillgänglighet av landström och möjlighet riskdelning vid förseningar, stöd vid upphandlingar, större flexibilitet i hamnarna (inte alla som har tvåskift och då tar lossningen extra tid), ökad tillgänglighet avseende hamnar (få som vill ta emot dem och deras produkter) samt förstås alla sjöfartens avgifter som fördyrar transporten från A–B.

Eva-Lotta Sundblad avrundade *Godset* med att fråga sig om sjöfarten verkligen är bäst för miljön – hela miljön, inte bara klimatet. Hon visade att det är stora skillnader mellan olika fartygstyper, ropax klarar sig dåligt jämfört med tex. tankfartyg när det gäller utsläpp. Hon menade att Östersjön är så hårt belastad att alla förorenare, även sjöfarten, måste bättra sig, och avslutade med att myndigheter generellt värderar sjöfartens miljöpåverkan för lågt.

Arbetet

Ted Bågfeldt (Kalmars sjöfartshögskola) och **Fredrik Olindersson** (Chalmers) inledde *Arbetet* med att prata om utbildning av sjöbefäl – utbildas tillräckligt många och behöver vi en mer varierad utbildning och sedermera rekrytering av befäl (4 av 10 företag har svårt att rekrytera och bara 4% ombord är kvinnor). De frågade sig även vilken kompetens som

behövs i framtiden när transportarbetet ökat med 50% och AI, autonoma, uppkopplade och fjärrstyrda fartyg är vardagsmat. Vidare, hur ser det nya ledarskapet ut i denna nya sköna värld?

Per Barkman (Crewcomp) redogjorde för [Sjöfartskonvojen](#) och han underströk vikten av att hela familjen involveras i yrkesvalet för den curlade generation som nu rullas ut i yrkeslivet. Per slog fast att sjöfarten är *für alle*, ett modernt yrke.

Gesa Praetorius och **Carl Hult** (Linneuniversitetet) tog sedan vid och gav en genomgång av sitt projekt om *Människan roll i framtidens sjöfart* där man undersökt hur och var människa passar in i en alltmer automatiserad och digitaliserad sjöfart och underströk viken av att forska på kompetenser och hur knöt an till Bågfeldt/Olindersson om hur vi ska utbilda framtidabefäl. Praetorius pekade här på det ironiska i att vi låter gårdagens sjöbefäl utbilda morgondagens diton.

Transportstyrelsens **Erika Persson** gav oss en genomgång av myndighetens rapport om [sjömännens arbets- och levnadsvillkor](#). Erika lyfta bland annat fram resultatet av en OSA-enkät (organisatorisk och social arbetsmiljö) på sv. fartyg som visade att 1 av 5 kände stress och överbelastning pga. dålig återhämtning, lika många hade utsatts för kränkningar, 1 av 4 hade konflikter på arbetsplatsen. Som bekant är män i majoritet i sjöyrkena, förutom hotell och intendentur, vilka också är de yrken som utmärker sig i enkätresultatet. Erika meddelade att fler kvinnor än män känner sig utsatta och upplever att det görs skillnad mellan könen.

Transportstyrelsens fortsatte sedan med **Christina Östberg** som informerade om vad myndigheten gör på området och pekade på den nyligen framtagna [vägledningen för SAM](#). Hon underströk även vikten av samverkan mellan parterna som en framgångsfaktor i dessa frågor och informerade om att Arbetsmiljöverket nu genomför en [regelförnyelse](#) som ska vara ikraft 2022 och som påverkar även sjöfart.

Under rubriken *Pinkwashing eller sjösäkerhet – hur går vi från ambition till aktion?* intog sedan Linneuniversitetets **Cecilia Österman** scen och hon uppmanade inledningsvis alla att våga varudeklarerera Hållbarhet: vilka delar av begreppet man arbetar med och hur – vad det betyder för ens organisation. Annars blir det bara utfyllnad! Arbetslivet, liksom andra delar av samhället är ojämnt, kvinnors (arbetsmiljö-)problem värderas lägre, och att arbeta är dödsfarligt: 770 dör av stress, 720 på skiftet och 100–300 av mobbing – varje år. Går det då att utbilda oss till goda medarbetare och ledare? Nja, det finns ingen *quick and dirty*; i bästa fall blir situationen INTE sämre av utbildning. Hon menade vidare att vi måste sluta tro att allt kan mätas, vi måste våga göra kvalitativa bedömningar: istället för att fråga/omständighet är mätbar kanske den är "avgörbar"? Cecilia fortsatte med att understryka vikten av luft – livet och arbetslivet bör vara som en fiskbulle; inte bara fisk utan även en del luft – och det är alltid arbetsgivaren som har ansvaret för arbetsmiljön. Och luften.

Cajsa Jersler Fransson (Sjöfartsverket) konstaterade att det antagligen var första gången en [Facebook](#)-grupp ([#lättaankar](#)) bjudits in att tala på #sjösem och hon berättade om vad som hänt sen sist – hur sjömän upplever att situationen förändrats maa #metoo och #lättaankar (inte mkt), om gruppen [Män för jämställdhet](#) och hur man (dvs. män) kan arbeta för att omdefiniera maskulinitet och motverka mäns våld mot kvinnor och om [Normens öga](#) – och hur svårt det är att se sina privilegier (när man är privilegierad).

Carolina Kihlström (Svensk sjöfart) avslutade Arbetet med en RE-CAP från #sjösem2019 och det branschöverskridande samarbetet [Vågrätt](#) och vad som hänt på ett år, bland annat följande: antagen avsiktsförklaring, man har kommit med på EU:s [Platform for change](#) om hur man ska få in fler kvinnor i sjöfartsbranschen och man har utvecklat övningsmaterial. Vågrätt har ett öppet möte den 28/4.

Klimatet

Det var Trafikverkets **Sven Hunhammar** som inledde seminariets andra dag med att prata om klimatmålen och hur transportsektorn förhåller sig till dem (70% minskning till 2030; inga nettoutsläpp 2045). Hunhammar menade att [färdplanen](#) är en bra start men att fler och vassare åtgärder behövs, vilket även regeringen insett varför fler och tuffare styrmedel antagligen är att vänta.

Därefter berättade Transportstyrelsens **Sofia Malmsten** och **Andrea Ahlberg** om hur myndigheten (och Sverige) arbetar nationellt och internationellt (i den internationella sjöfartsorganisationen, [IMO](#)) med klimatfrågan. Ahlberg menade att IMO:s internationella natur går hand i hand med klimatfrågans internationella dito – [globala lösningar](#) är ett måste även om sjöfarten bara står för 2% av klimatutsläppen – och även om EU ibland drar iväg mot regionala lösningar så har man i denna fråga insett att det är mer rationellt att agera globalt. Och när 27 stater koordinerat går in i en förhandling så ger det kraft, även om varje IMO-medlemsstat har en röst. Sofia menade att fossilfria fartyg måste börja introduceras inom 10 år, för att vi ska få effekt med tanke på fartygens livslängd, och hon meddelade att man även börjar titta på EEDI 2.0 – att även sk. existerande fartyg ska ha ett energieffektivitetsindex. Hon hyser även vissa förhoppningar om att [European Green Deal](#), dvs att Europa ska bli en klimatneutral kontinent senast 2050, ska ge effekt och skjuts i arbetet.

Sedan följde ett koppel av redarerepresentanter och först ut var Färjerederiets **Erik Froste** som berättade om Vision45, vägen mot klimatneutralitet 2045, han menade att varje aktör måste hitta sin lösning och att beteende är A och O. Körstil kan vara avgörande varför Färjerederiet startat projektet Ecoshipping där man mäter förbrukning med målet att ändra beteende och förbättra tex. bränsleförbrukning. Froste menade att de som stor, statlig aktör har ett ansvar att gå före.

Henrik Börjesson, Börjessons Charterbåtar, berättade om när han antog [Fossilfritt Sveriges](#) klimatutmaning efter Parismötet 2015 vilka utmaningar man som en mindre, privat aktör har när man vill bli klimatneutral, tex. att hitta godkänt (juste) bränsle utan palmolja. Henrik menade att han hellre tar högre kostnader för företaget än för klimatet – så tänker vi! Han slog även ett slag för att, liksom i Norge, ha skattereduktion för el-landanslutningar.

Wallenius Marines **Per Tunell** fortsatte med "segelprojektet" som i huvudsak är ett koncept för att få ner energianvändningen (ersätta bunker med vind samt sänka medelfarten från 16 till 10 knop). Idag förbrukar deras fartyg ca. 40 ton bunker/dygn (17 knop). Segelfartygen skulle ge en reduktion av emissionerna med hela **93 %** och han meddelade att inget de stött på hittills i projektet skrämmer dem, moderna segelfartyg är realiserbart.

Lars Höglund från Furetank avslutade redarrundan med att berätta om samarbetet [Gothic Tanker Alliance](#) (vars nybyggnadsprogram med LNG-drivlinor) har blivit ett av de senaste årens samtalsämnen. Lars, vars släkt har bedrivit rederi sedan 1600-talet, inledde dock med lite nybyggnadsångest då bränslepriserna sköt i höjden strax efter det att nybyggnadsordern lagts, men priserna planade ut lagom till leverans. Lars lyfte även fram [innovations- och forskningsplattformen Zero Vision Tool \(ZVT\)](#) som en avgörande faktor för att de vågade tänka nytt, man lärde sig oerhört mycket av ZVT, och man har nu flera fartyg på väg in som bland annat ger en 99 %-ig reduktion av partiklar och SOx.

Mats Hammander (Linneuniversitetet) introducerade sitt forskningsprojekt som undersöker hur en organisations kultur kan påverka sjöfartens miljöpåverkan. Hur stor effekt får regler, tillsyn, innovativ design jämfört med den påverkan besättningen och andra anställda har på fartygens miljöpåverkan? Mats berättade att beteenden förändras över tid, det som var förbjudet men tillåtet i många organisationer 1990 – tex. att använda det "blå skåpet" – är fortfarande förbjudet men inte tillåtet i organisationen. Han visade även att det finns geografiska skillnader, att tillgång på mottagningsanordningar och hur de ordnas påverkar organisationens benägenhet att återvinna och sortera. Även ålder och position påverkar miljöengagemanget – liksom egenmakt och om det är en begränsande, bevarande eller befrämjande organisation.

Informationspunkter

Sixten Nolén och **Malin Liljenborg** från Transportstyrelsen inledde informationspasset med att berätta om 2020 års tematillsyn av säkerhetskultur, Lighthouse **Åsa Burman** fortsatte informera om Branschprogrammet Hållbar sjöfart och Transportstyrelsens **Christina Berlin** avslutade med att informera om den nya hamntjänstförordningen.

Avslutningsvis

Alla presentationer finns på [hemsidan](#). Transportstyrelsen vill tacka samtliga deltagare, talare och moderatorer för två väldigt givande dagar. Vi uppskattar dessa möten oerhört, det är ett mycket givande sätt att mötas kring vårt gemensamma intresse för sjöfart.

Vi har redan börjat planera för 2021 års sjöfartsseminarium som går av stapeln den 10-11 februari 2020, i Göteborg.

Välkomna då!
