

Remissyttrande

Handläggare

Fredrik Lindgren
Havsmiljöenheten
fredrik.lindgren@havochovatten.se

Datum 2021-12-06

Dnr 3003-21

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över Trafikverkets rapport Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland

Sammanfattning

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) avstår att yttra sig om de scenarier för framtida drift av Gotlandstrafiken som föreslås i rapporten, då ägande, drift eller upphandling av fartyg eller färjetrafik inte ligger i HaV:s uppdrag. Däremot anser myndigheten att det är viktigt att sträva efter och möjliggöra konkurrens i upphandlingar, för ett effektivt nyttjande av statens resurser.

Vad gäller de föreslagna inriktningarna för fossilfri Gotlandstrafik anser HaV att det är viktigt att staten bör föregå med gott exempel och sträva efter att nå klimatmålen så snart som möjligt, även om det medför en ökad kostnad. Detta är också något som staten har åtagit sig att göra inom t.ex. Miljömålsrådets delprojekt Staten går före, där Trafikverket är drivansvarig myndighet¹. Att motverka klimatpåverkan och dess allvarliga effekter är viktigt för att uppnå miljömålen Hav i balans samt levande kust och skärgård och Levande sjöar och vattendrag. Men även för att uppnå målen i agenda 2030, bland annat Mål 14, med delmålet 14.3 - att minimera och åtgärda havsförurningens konsekvenser. De långåriga utsläppen av växthusgaser och den efterföljande klimatförändringen och havsförurningen bidrar till stora effekter på havsmiljön. Konsekvenserna av dessa effekter kommer att påverka ekosystemets funktion och även omfatta mänsklig användning av havet. Ett urval av dessa effekter är:

ett lägre pH i haven medför skadliga effekter på många organismer då det påverkar flera biologiska processer negativt, t.ex. möjligheten för organismer att bilda skal eller skelett av kalk, fotosyntes, respiration och syra-bas reglering;

ökade luft och vattentemperaturer som gör att arter tvingas ändra sin naturliga utbredning, t.ex. bottenlevande organismer, sjöfågel och fisk;

¹ [https://sverigesmiljomal.se/contentassets/f2f66cba53f745398381eb7346a215a6/miljomalsradets-arsrapport-2021.pdf#:~:text=Programomr%C3%A5de%20Staten%20g%C3%A5r%20f%C3%B6re%20\(2%20f%C3%B6rslag\)&text=f%C3%B6rslag%20till%20regeringen%3A-,1.,till%202030%20fr%C3%A5n%20%C3%A5r%202019.](https://sverigesmiljomal.se/contentassets/f2f66cba53f745398381eb7346a215a6/miljomalsradets-arsrapport-2021.pdf#:~:text=Programomr%C3%A5de%20Staten%20g%C3%A5r%20f%C3%B6re%20(2%20f%C3%B6rslag)&text=f%C3%B6rslag%20till%20regeringen%3A-,1.,till%202030%20fr%C3%A5n%20%C3%A5r%202019.)

ökad förekomst av marina värmeböljor som riskerar att slå ut hela populationer av framförallt bottenlevande organismer;

minskad utbredning av is vilket leder till att arter som är beroende av is för sin överlevnad eller reproduktion riskerar att försvinna;

utflöden från stora floder blir kraftigare och för med sig näringsämnen, farliga ämnen och skräp till havet;

vind och vågor ökar i styrka och storlek, som leder till ökad erosion och därmed ökad förlust av viktiga marina habitat.

I arbetet med att nå klimatmålen har staten bland annat påbörjat arbete med att 2020 ge Sjöfartsverket och Kustbevakningen regeringsuppdrag för att utreda möjligheter och kostnader för att ställa om respektive myndigheters fartygsflottor till att bli fossilfria. Uppdragen rapporterades in 31 januari 2021 och HaV deltog i referensgruppen till arbetet. Båda myndigheterna beskrev i sina rapporter att fossilfrihet kan nås genom en kombination av lägre energiförbrukning (ökad effektivitet och lägre hastighet) och fossilfria bränslen, men för att uppnå detta krävs utökade anslag. Till exempel önskar Kustbevakningen ett ökat anslag om i medel 40 M kr per år för fossilfri drift de kommande tre åren. HaV anser att man bör undersöka om förslagen för fossilfrihet som föreslogs i Kustbevakningens och Sjöfartsverkets rapporter kan användas även i detta fall, det vill säga att man använder sig av en kombination av lägre energiförbrukning och fossilfria bränslen för att uppnå fossilfrihet. Till exempel beskrivs det i rapporten från Trafikverket att om man sänker farten för Gotlandstrafiken från 28,5 knop till 23 knop minskar man energiförbrukningen med 40 procent. Rapporten beskriver också en generellt låg fyllnadsgrad på färjorna, i medel 40 procent för passagerare och 60 procent för filmeter. Havsmiljöinstitutet påpekade in en rapport 2019 att en hög fyllnadsgrad i långsamtgående sjötransporter är en förutsättning för att uppnå koldioxidsnåla transporter². Sannolikt krävs då en justering av turtätheten och möjligtvis också typ av fartyg för att uppnå en högre fyllnadsgrad, något som också föreslås i rapporten, i inriktning två och tre av de fyra möjliga vägar för att nå fossilfri trafik. En kombination av dessa åtgärder bör utarbetas i ett femte inriktningsförslag, där det även beskrivs uppskattade ökade kostnader i form av fossilfritt bränsle.

HaV anser vidare att temporärt ökade kostnader för staten för fossilfritt bränsle kan indirekt medföra positiva effekter i samhället, där exempelvis investeringen medför att industri vågar satsa på framställningen av fossilfria bränslen då man vet att det finns en långsiktig efterfrågan. Exempel på liknande satsning för att uppnå fossilfrihet är Göteborgs stads satsning på laddinfrastruktur och eldrivna bussar, där det goda exemplet kunde förevisas och idag rullar fler än 2500 av Volvos eldrivna bussar i över 20 länder³. Ytterligare exempel är Kaliforniens (USA) olika satsningar på klimatåtgärder där studier har påvisat positiva ekonomiska effekter i delstaten⁴. En ytterligare aspekt är att effekterna av klimatförändringen också medför kostnader för samhället. En studie som undersökte kostnader av negativ miljöpåverkan på Östersjön från

² HMI. 2019. Effekter på havsmiljön av att flytta över godstransporter från vägtrafik till sjöfart. Havsmiljöinstitutets rapport 2019:5.

³ <https://www.environmentalengineering.org.uk/news/gothenburg-showcases-innovative-electric-buses-9421/>

⁴ Jones, B. et al., 2017. The net economic impacts of California's major climate programs in The Inland Empire. Center for Labor Research and Education, UC Berkeley.

sjöfart har uppskattat kostnaden för klimatpåverkande utsläpp från sjöfarten till 737 miljoner euro årligen och utsläpp som bidrar till ekotoxikologiska effekter till 582 miljoner euro årligen⁵.

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) arbetar för ett bevarande och hållbart nyttjande av våra havs- och vattenområden och för att uppnå god miljöstatus enligt EU:s Havsmiljödirektiv och god ekologisk status enligt EU:s Vattendirektiv. Förutom utsläpp av luftemissioner medför sjöfart också utsläpp till vatten som bidrar till miljöproblematik som motverkar målen att uppnå god miljöstatus och god ekologisk status. Exempel på belastningar som sjöfarten bidrar till är övergödning, farliga ämnen, spridning av främmande arter och undervattensbuller. Om den framtida driften medför att staten ska anskaffa egna fartyg för Gotlandstrafiken bör det även ingå att ställa krav för en minskad miljöpåverkan på havsmiljön. Detta kan vara krav på miljövänliga båtbottnfärger, vattensmorda propelleraxlar för att undvika spill av propellerhylsoljor och att fartygen är designade för att minska genererat undervattensbuller (t.ex. DNV:s SILENT-E klassificering).

Beslut om detta yttrande har fattats av avdelningschefen Mats Svensson efter föredragning av utredaren Fredrik Lindgren. I den slutliga handläggningen av ärendet har även biträdande avdelningschefen Per Olsson och enhetschefen Mia Dahlström medverkat.

Mats Svensson

Fredrik Lindgren

⁵ Ytreberg et al., 2021. Valuating environmental impacts from ship emissions – The marine perspective. Journal of Environmental Management 282.