

## Remissvar Ärende 0108-09-02314

N2009/9194/TE

2010-04-29 Dnr 20/10

**Näringsdepartementet**

Transportenheten

Magnus Oldenburg

103 33 STOCKHOLM

### **Sjöfartsverkets ”Förslag till organisation avseende statens forsknings- och undersökningsfartyg”.**

Havsmiljöinstitutet ger följande förslag och kommentarer till Sjöfartsverkets rapport:

#### **Stöd till nationellt rederi**

**Havsmiljöinstitutet ställer sig positivt till** att bilda ett nationellt rederi.

**Havsmiljöinstitutet anser** att förslaget på ett bra sätt tillgodoser forskningens behov vid utsjö- och polarforskningsexpeditioner. Däremot tillgodoser förslaget endast delvis miljöövervakningens behov eller forskningens behov inom Sveriges territorialvatten, vilket motiveras nedan.

**Havsmiljöinstitutet anser** att det nationella rederiet bör kunna anlita underleverantörer av fartygsdygn där det ger fördelar för kvalitet, tillgänglighet och ekonomi.

#### **Ökat fartygsbehov för miljöövervakningen**

För miljöövervakningen, som har det största behovet av fartygsdygn, **anser Havsmiljöinstitutet** inte de föreslagna fartygsresurserna vara tillräckliga. Sverige har åtaganden i nationella och internationella miljöavtal som innebär samtida provtagningar på geografiskt långt åtskilda platser. Ett gemensamt fartyg för hela ostkusten verkar inte realistiskt. Anledningen är de långa gångtiderna och ett stort *samtidigt* fartygsbehov från både miljöövervakning och forskning i olika havsområden under sommarhalvåret. Dessutom kan ett ökat behov av fartygsdygn ses längs kusterna p.g.a. Vattendirektivet, Marina direktivet och generellt i södra Östersjön. Det senare beroende på etableringen av Havsmiljöinstitutets enhet vid Linnéuniversitetet.

## Stöd för nytt fiske- och miljöövervakningsfartyg istället för Argos

**Havsmiljöinstitutet stödjer** att ett nytt fartyg som följer ICES kravspecifikation för fiskeriundersökningar byggs som ersättning för Argos. Fartyget bör som idag ha fasta laboratorier integrerade med provtagningsrum för hydrografiska, kemiska och biologiska mätningar då de periodvis samordnas med fiskeriundersökningarna. Den stora marina verksamheten på västkusten motiverar därutöver ytterligare en fartygsplattform enligt specifikation nedan. Antagandet är att nya Argos, som idag, troligen blir uppbokad främst för fiske- och miljöövervakning.

## Skapa lika fartygskvalitet i alla havsområden

**Havsmiljöinstitutet betonar** vikten av att få en samordnad lösning där fartygsresurser för genomförande av miljöövervakning av hög kvalitet görs tillgängliga i samtliga Svenska territorialvatten. För minst ett fartyg i alla havsområden bör tillräcklig miljö och komfort klass eftersträvas via standarder enligt Clean Design, COMF-V, IMO och ICES. Endast nya Argos stationerad i Västerhavet omfattas av detta enligt Sjöfartsverkets rapport.

**Havsmiljöinstitutet anser att** fartygen för miljöövervakningen ska hålla tillräcklig standard för provtagning i vindstyrkor upp till hård kuling och vinterprovtagning under måttligt svåra isförhållanden. Till kvalitetskraven hör fasta laboratorier i fartygets huvudbyggnad, tillräcklig motorstyrka ändamålsenliga kranar, sjö- och isvärdighet. Fasta laboratorier lokaliserade midskepps minimerar sjöhävning, gynnar stabil rumstemperatur och vibrationer. En betydande mängd instrumentering behöver också vara fast installerad på fartyget. Laboratorier integrerade med provtagningsrummet minimerar kontamineringsrisker från skrov, oljedimmor, matos, avloppsvatten och vågöverslag. De reducerar också risken för förlorade prover, skador på materiel och personal vid passage över däck, speciellt vid kraftig sjöhävning och isbark.

En trygg arbetsmiljö gynnar också kvaliteten i det precisionsarbete personal utför under ofta tuffa förhållanden. Det gör i sin tur att personalen arbetar kvar och viktig kompetens behålls under lång tid.

Fartygen bör samtidigt ha möjlighet att ansluta containerbaserade laboratorier när antalet forskare är stort. Detta ger en större flexibilitet att samordna både miljöövervakning och forskning på samma expeditioner.

## Dagraterna behöver sänkas

**Havsmiljöinstitutet anser** att Sjöfartsverket bör söka möjligheter att sänka dagraterna. För 2009 visar Sjöfartsverket egen sammanställning att kustbevakningens KBV005 drivs för 1/3 av den jämförbara Fyrbyggarens kostnad. Anledningen behöver utredas och liknande lösningar eftersträvas för övriga fartyg.

Dagraterna är av stor betydelse för genomförandet av miljöövervakningsprogrammen. Blir dagraterna avsevärt dyrare kan det innebära att programmen måste bantas om inte staten tillskjuter ytterligare medel. Ett liknande resonemang gäller för forskningsverksamheten.

Dagraterna som beräknats av Sjöfartsverket antar betydligt fler fartygsdygn än vad som används idag, även om de summeras för olika användare. Fyrbyggaren och KBV005 använder idag tillsammans 125 sjödygn. Används denna siffra skulle dagraterna öka med en faktor 2 för Fyrbyggaren. Om nyttjandegraden kan komma upp i 218 sjödygn för ett och samma fartyg är osäkert p.g.a. anhopning av fartygsbehov under sommarhalvåret som angetts ovan.

**Havsmiljöinstitutet konstaterar** att det i utredningen saknas en övertygande finansieringsstrategi för miljöövervakningens fartygskostnader. Nuvarande subventionerade dagrater är betydligt lägre än de faktiska kostnader som utredningen redovisar.

Tabell 1. Beräknade kostnader av Sjöfartsverket. Årskostnader idag (2009), procentuell ökning i Sjöfartsverkets förslag, och framtida dagrater redovisas. Dessutom anges antal sjödygn som Sjöfartsverket använt i beräkningen jämfört med det faktiska behovet idag. Sammanställt från Bilaga 5, 6 och 7 i Sjöfartsverkets rapport.

Fartyg	Årskostnad 2009 (tkr)	Årskostnad 2015Sjöv (+%)	Dagrater inkl kapital (tkr)	Tillämpat antal sjödygn (per år)	Nu använda sjödygn (per år)
Argos	21 000	52	116	276	180
Mimer	12 000	0	54	130	120
Ocean Surveyor	7 000	-8	63	175	175
Fyrbyggaren	4800	150	55	218	80
KBV005	1500	-100	-	-	45
Skagerak	7500	-100	-	-	140
Summa	53 800	15	-	-	740

## Omfatta kustbevakningens miljöskyddsfartyg för god nationalekonomi

**Havsmiljöinstitutet anser** det motiverat att kustbevakningens miljöskyddsfartyg (fartyg av typ 031) omfattas i utredningen för att få fram en lösning som säkerställer god tillgänglighet på fartygsdygn i alla havsområden samtidigt med god driftsekonomi. Dessa fartyg har till huvuduppgift att

förhindra miljökatastrofer vid t ex oljeutsläpp. Större miljöfarliga utsläpp är sällsynta, men risken för dem kräver ändå att det nationellt finns fartyg i beredskap. Miljöskyddsfartygen är därför lämpliga att användas även i undersökningsverksamheten då de kan fullgöra beredskaps- och bevakningsuppdrag samtidigt som de deltar i undersöknings- och/eller forskningsverksamhet. Därmed delas statens kostnad för samma fartygsdygn. Dessa miljöskyddsfartyg är också redan till stor del finansierade, vilket ger en god nationalekonomi i samband med investeringskostnaden. I princip bör därmed kostnaden för respektive verksamhet halveras. Detta förutsätter att kustbevakningen får ett utökat uppdrag att svara för fartygsförsörjningen av undersökningsverksamhet och motsvarande resurstilldelning i samtliga regioner.

**Havsmiljöinstitutet ser inget hinder** att också driftskostnaden för nya Argos kan delas mellan undersöknings- och kustbevakningsverksamheterna, då kustbevakningen också har fiskeövervakning inom sina uppgifter.

### **Möjliggör miljöövervakning och forskning under samma expedition**

**Havsmiljöinstitutet betonar** vikten av att miljöövervakning och forskning kan utföras på samma expeditioner. Miljöövervakningens kvalitet gynnas av en ständig samverkan med forskare också vad gäller metoder och deras genomförande. Forskningen har samtidigt nytta av samordning med miljöövervakningens expeditioner och mätningar för att fritt få viktiga bakgrundsdata. Temporära containerlaboratorier är ett möjligt sätt att lösa behoven de tillfällen många forskare är ombord. Det är även ett välfungerande system för forskning och övervakning, vilket demonstreras både vid Polarexpeditioner och för miljöövervakningsprogram i Egentliga Östersjön.

### **Stöd för sammansatt råd och fördelningsprinciper**

**Havsmiljöinstitutet delar Sjöfartsverkets åsikt** att fördelningen av fartygsdygn behöver ett väl sammansatt råd av brukare och att fördelningsprinciper måste tas fram. Dessutom är det av stor vikt att miljöövervakningen ges tillräcklig prioritet och planeringsutrymme för att den skall kunna genomföras enligt uppdrag.

För Havsmiljöinstitutet

Åke Hagström

Underlaget till Havsmiljöinstitutets remissvar har sammanställts av en arbetsgrupp bestående av Roland Engkvist (Linnéuniversitetet), Lena Kautsky (Stockholms universitet) och Johan Wikner (sammankallande, Umeå Universitet).