SKÄRGÅRDS redaren

NR 1 2011 | VOLYM 65 | ÅRGÅNG 17 | PRIS 52:-

OFFICIELLT ORGAN FÖR SWEREF SKÄRGÅRDSREDARNA

Att klassa en helt ny typ av fartyg
SEKO-avtalet klart
m/s Trubaduren

Vd har ordet!

En välmående näring är lönsam och utvecklas. Utveckling betyder nya produkter, nya affärsidéer, förädling av existerande verksamheter etc. I vår näring är vi långt från detta. Statistiken över nybyggda fartyg talar sitt tydliga språk.

Att föreningen har lika många medlemsfartyg byggda på 1800 talet som på 2000 talet är i sig inget problem, det visar bara att vi har ett stort antal bevarandevärda museifartyg. Men att nybyggnationen gått brant ner sedan 80-talet är ett stort problem. Vad har hänt och vilka är orsakerna till denna stagnation?

Kostnaderna för nybyggen har ökat markant. Andrahandspriset på fartyg byggda på 70-talet är nu högre än det dåvarande nybyggnadspriset omräknat för konsumentprisindex (KPI). Ett nybygge kostar 3-4 gånger så mycket som på 70-talet och cirka 2-3 gånger som på 80-talet, med priserna justerade för KPI.

På intäktssidan kan man vid en snabb jämförelse finna att biljettpriserna ligger på ungefär samma nivå som tidigare. Priset på charter har ökat något jämfört med KPI. Intäkterna ligger således fast eller rör sig lite uppåt medan kostnaderna skenar.

Nya fartyg byggs nu så sällan att det nästan bara blir one-off fartyg. Att bygga i serier eller på samma ritningar gör processen billigare, men med liten produktion blir varje enskilt fartyg dyrare. Ju dyrare fartygen blir, desto färre byggs och då blir priset ännu högre. Vi har hamnat i en negativ spiral och konsekvensen är att nästan bara rederier med samhällsfinansiering kan bära kapitalkostnaderna för nya fartyg. Privata rederier köper andrahandstonnage av varandra eller från utlandet.

Vad orsakar dessa prisökningar? Bidragande orsaker är att aluminium- och stålpriset ökat kraftigt och att elektronik i maskinerier och annan teknisk utrustning har blivit dyrare. Det är mer utrustning ombord och det finns mindre varvskapacitet i Sverige. Men det kan inte vara hela svaret. Till en del beror de höga kostnaderna på allt mer komplicerade konstruktionskrav. Myndigheten kommer dessutom med ständigt ökande krav på utrustning. Kostnader för certifikat och tillsyn har ökat med mer än 100 % sedan 2009. Det senare drabbar även existerande fartyg. Oro för ytterligare ökade kravnivåer motverkar investeringar.

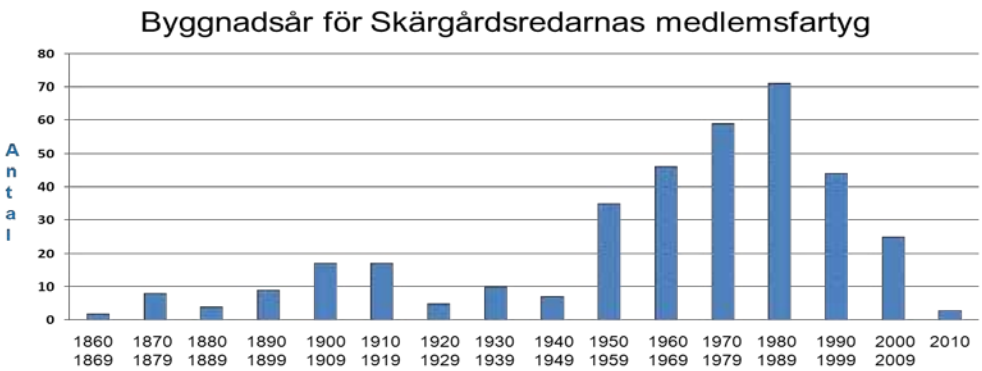
Vår bransch uppvisar en mycket god säkerhetsstatistik. Att vi har gammalt tonnage är inget säkerhetsproblem och att konvertera äldre fartygskonstruktioner till en högre säkerhetsnivå är varken säkerhetsmässigt nödvändigt eller ekonomiskt möjligt. Det är ändå rimligt att ställa högre krav på nybyggen än på existerande fartyg, så att man följer säkerhets- och teknikutvecklingen. Men när det blir så dyrt att bygga nytt att redarna avstår och väljer att köpa eller behålla andrahandstonnage blir regelkraven kontraproduktiva. Konsekvensen blir att branschen stagnerar, vilket i sin tur hämmar utvecklingen av nya fartygstyper som kan vara betydligt rationellare och mindre miljöpåverkande.

Skärgårdsredarna har fått till stånd ett rimligare regelverk avseende behörigheter, praktikkrav, sjuklönesystem m.m. Vi har avvärjt de värsta hoten om dyrbara nya utrustningskrav (men inte lyckats något vidare med de överambitiösa radiokraven).

Ska branschen åter börja växa och utvecklas behöver vi med kraft bromsa prisutvecklingen och hitta nya former för att öka intäkterna.

Arne Welin

Arne Welin, vd



SWEREF Skärgårdsredarna - Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg bildades 1988. Föreningen är en branschorganisation för rederier som opererar passagerarfartyg upp till 500 passagerarplatser.

Skärgårdsredarna tillvaratar medlemmarnas intressen genom att företräda dem inför politiker och myndigheter och arbeta för att informera om branschens betydelse för infrastruktur och turism.

Föreningen har 117 aktiva rederier med totalt 335 fartyg (jan 2011).

För ytterligare information och ansökan om medlemskap, kontakta informationschefen.

SKÄRGÅRDSREDARNAS KANSLI & MEDLEMSSERVICE

INFORMATIONSCHEF:
Leena Tegevi
Telefon: 0152-221 69
E-post: leena@skargardsredarna.se
Plusgiro: 515351-5 Bankgiro: 5526-7371

VD:
Arne Welin
Mobil: 0707-55 14 57
E-post: arne@skargardsredarna.se

ORDFÖRANDE:
Henrik Börjesson
Börjessons Sjötaxi HB
Båtebacken 1
430 84 Styrsö
Tel: 031-97 09 16
E-post: henrik@borjessons.se

SKÄRGÅRDSREDARENS REDAKTION

ANSVARIG UTGIVARE:
Leena Tegevi
Telefon: 0152-221 69

REDAKTÖR OCH ANNONSANSVARIG:
Leena Tegevi
Järnvägsgatan 7, 2 tr
645 31 Strängnäs
Telefon: 0152-221 69
E-post: leena@skargardsredarna.se

PRENUMERATION:
Prenumerationspris: 200:- för helår (4 nr)
För prenumeration, betala in 200:- till plusgiro: 515351-5
Kom ihåg att uppge adress.

www.skargardsredarna.se

Tidningen får citeras med angivande av källa

LAYOUT OCH PRODUKTION:
Reklamateljén Eskilstuna-Kuriren

OMSLAGSBILD: M/S Rivö
Foto: Christian Hallberg

TRYCKERI:
Östertälje Tryckeri AB

UTGIVNINGSPLAN 2011/2012
Reservation för ändringar

	Nr 2/11	Nr 3/11	Nr 4/11	Nr 1/11
Stoppdag:				
Annonser:	13 maj	19 aug	9 nov	27 jan
Redaktion:	13 maj	19 aug	9 nov	27 jan
Utgivningsdag:	10 juni	16 sept	7 dec	24 feb

☆ Innehåll nr 1-11

Vd har ordet! 3
Avtalsuppgörelse Skärgårdstrafiken-SEKO 7
Kom till årsmötet 8
NordPass möte i Stavanger 10-11
Den fula ankungen 12-13
Att klassa en helt ny typ av fartyg 14-16
Skärgårdsredarna på Transportforum 19
Från Kust & Hav 21-35
Läsarnas frågor 34
Båtluffa i Bohuslän 36
Intressant seminarium om fordonsgas 37
Transportstyrelsen på studiebesök 38
Allt för sjön 39
Udda båtar 40-41

☆ Datum att komma ihåg

Sjölog, Chalmers arbetsmarknadsmässa, Göteborg	23-24 feb
Allt för sjön, Stockholm	5-13 mars
Skärgårdsredarnas årsmöte, Stockholm	10 mars
WISTA årsmöte, Åland	4-5 maj
Almedalsveckan 2011	3-9 juli
WISTA International Conference, Stockholm	14-16 sept
Skärgårdsredarnas höstmöte, Luleå	5-7 okt
Fartygsforum 2011	15-16 okt

INBJUDAN TILL:
EFFEKTIVT OCH LÖNSAMT KLIMATARBETE – HUR DÅ?

Respect bjuder in Skärgårdsredarnas medlemmar till en workshop för inspiration och handledning i klimatfrågan. Efter utbildningen har deltagarna kunskapen och verktygen för att driva ett framgångsrikt klimatarbete.

TID: 11 mars kl 10.30 - 14.30
PLATS: Respect, Köpmangatan 15, Gamla Stan, Stockholm.
PRIS: 2 600 kr. I priset ingår utbildning och lunch samt en årslicens till Respects klimatberäkningsverktyg.
Vid fler deltagare från samma rederi är kostnaden 200 kr/tillkommande person.
ANMÄLAN: till leena@skargardsredarna.se senast 1 mars.
FÖR MER INFORMATION: www.respect.se/sweref eller kontakta Camilla Sarin, camilla.sarin@respect.se, 08-454 86 86

respect SUSTAINABLE BUSINESS

AVTALSUPPGÖRELSE

Skärgårdstrafiken – SEKO

Almega Tjänsteföretagen och SEKO träffade den 4 februari uppgörelse om löner och allmänna anställningsvillkor för manskapet inom Skärgårdstrafiken avseende tiden 1 oktober 2010 – 30 september 2012. Uppgörelsen innebär i korthet följande:

- Nedanstående förändringar i de allmänna villkoren har värderats till 2 %. Inklusive dessa innebär uppgörelsen att tarifflönerna höjs med 2,9 % den 1 januari 2011 och med ytterligare 2,6 % den 1 oktober 2011. Tillägg och ersättningar i övrigt höjs en gång, den 1 januari 2011, med 3,5 %.
- Hittills har den anställde haft full lön vid sjukdom under upp till 150 dagar, med viss regress från försäkringskassan för rederiet. Dessa regler har nu i sin helhet ersatts med ”vanliga” regler vid sjukdom, dvs 14 dagar enligt sjuklönelagen och därefter sjukpenning + AGS (avtalsgruppsjukförsäkring, ingår i FORA-paketet).
- Möjlighet att provanställa införs i avtalet.
- I avtalet fanns en ”multipelregel”, innebärande att ordinarie arbetstid var 5,0 timmar x antalet anställningsdagar. Detta har inneburit stora tillämpningsproblem vid kortare anställningar, t ex inhoppare och korta vikariat. En person som gick in under 10 timmar en dag skulle då ha behövt anställas i två dagar (2x5,0) för att undvika att det blir 5 timmars övertid. Denna regel har nu för korttidsanställda och vikarier tagits bort ur avtalet. Vikarier ska i stället följa schema för den person de ersätter, och korttidsanställda har fått en något förhöjd timlön.
- För korttidsanställda kan arbetsgivaren nu skriva ett ”ramavtal” för upp till tre månader i taget, där det i bilaga noteras de arbetstillfällen som har förekommit. Endast de faktiska arbetstillfällena räknas som anställningstid.
- Schemaläggningsreglerna har gjorts flexiblare, framför allt genom större möjligheter att göra upp schema direkt med de anställda.

Hans Ronnerstam 2011-02-07

NordPass möte i Stavanger

Under två givande dagar i början av november möttes kollegor från de nordiska branschorganisationerna i Norge, Sverige, Finland och Danmark utanför den norska sjöfartsmetropolen Stavanger för att dryfta gemensamma frågor.

Tillsammans representerar de sex nordiska föreningarna 1200 fartyg med 100 miljoner passagerare årligen.

Fr v: Arne Welin, Skärgårdsredarna, Egil Nylund, Fjord1, Ole Wistrup, SME, Lars André, Røde Fjordcharter, Stavanger, Ottar Aare, HRF, Sören Adersen, Småøernes faergeselskaber, Harald Thomassen, RLF, Per Vold, HRF och Pekka Haltia, Passagerarfartygsföreningen i Finland. På bilden saknas Leena Tegevi, Skärgårdsredarna och Ted Lönnros, Passagerarfartygsföreningen i Finland

På den norska västkusten växlar vädret snabbt och det regnar i stort sett varje dag. Skärgårdslandskapet utanför Stavanger är därför grönt och omväxlande och påminner om Irland med sina böljande kullar. Beger man sig in i fjordarna blir bergen genast mycket högre och brantare. NordPass-deltagarna hade förmånen att få uppleva naturen på västlandet genom de norska värdarnas försorg under det årliga NordPass-mötet.

Många tunnlar

Mellan flera av öarna utanför Stavanger finns det bilväg och många bilpendlar till jobbet i staden. Norrmännen har byggt både många och långa tunnlar genom berg eller under havet, men man har även kvar mycket båttrafik. Baserat på en lång erfarenhet har man utvecklat ett effektivt sjötransportsystem med moderna, snabba, bekväma och säkra fartyg som dessutom uppfyller hårda miljökrav. Det byggs nya fartyg kontinuerligt och den norska skärgårdsflottan är yngre och modernare än den svenska.

All trafik på anbud

I stor sett all trafik är ute på anbud. Anbudstiden för färjor är cirka 7-10 år, för mindre snabbåtar 5-8 år. Fyra rederigrupperingar har 80 % av trafiken. De norska samhällena satsar mycket på att få en bra trafik med moderna fartyg men minimal miljöpåverkan.

Det finns snabbgående fartyg, byggda för tufft väder, stora bilfärjor som drivs med naturgas (LNG) och mycket snabba och medicinskt välutrustade ambulansbåtar för akutinsatser och sjukvårdstransporter. Alla fartygen är anpassade för att göra alla typer av sjötransporter så bra som möjligt. Bakom allt detta finns en politisk vilja och bakom anbuden en ekonomi som möjliggör eller kräver satsningar på nytt miljöanpassat tonnage i rederierna. När norska staten begär in anbud på en färjeförbindelse t ex, så kan förutsättningen vara att trafiken ska bedrivas med en gasfärja. Flera nya gasfärjor har byggts med stöd från den norska NOx-fonden

> Det är ett stort bekymmer i hela Norden att de certifierade fartygen beläggs med allt högre krav och högre kostnader för tillsyn samtidigt som de mindre båtarna, som inte har någon tillsyn och mycket lägre krav, tar över passagerarna. Det gagnar inte säkerheten i något land.

Erfarenhetsutbyte

På mötet diskuterade de nordiska deltagarna vilka branschproblem man har i respektive land. Det gäller främst regelverket som upplevs som krävande och krångligt.

GMDSS

I Sverige och Danmark är radiokraven omfattande och upplevs som överkrav, medan man i Norge har lättnader i de inre fartområdena. Där krävs t ex VHF men inte GMDSS. I Finland räcker det med 1 timmes reservkraft för batterierna i inre farvatten.

Säkerhet i farleder

I Norge har HRF *(Hurtigbåtenes Rederiforbund)* arbetat hårt för att få förbättrad utmärkning av farlederna. Det är viktigt för säkerheten för framför allt snabbåtarna som ofta kör snabbt i mörker. Sektorlyktor monteras av Kystverket och HIB *(Hurtigbåt Indirekt Belysning)* används i trånga farvatten. Det är en batteridriven LED-belysning med radarreflektor. HRF har samarbetat med Kystverket och ett stort jobb har lagts ned under de senaste åren att märka ut i de sydliga fylkena *(länen)*.

Läkarintyg

I Sverige kommer man genom en lagändring att slippa läkarintyg för personal i

Utsikt från VTS-stationen på Kvistøy. Gasfärjan Stavangerfjord drivs med naturgas (LNG).

intendenturen som inte ingår i säkerhetsorganisationen.

I Norge kommer mönstringsplikten att tas bort helt på sikt. Rederierna får då själva undersöka om sjömannen har giltiga certifikat, läkarintyg samt dokumentera sjötid.

Tillsynstaxor

Både i Sverige och i Norge upplever man att tillsynsavgifterna är ett problem. Taxan har höjts och man har i båda länderna problem med ojämn tillsynsbedömning. I Danmark och Finland är det betydligt billigare. I Danmark betalar man 800:-/tim och endast för tiden ombord, cirka 3-4 timmar. Ingen resekostnad tas ut.

Gemensam 12-båtsproblematik

Samtliga länder enades om att man bör göra något åt problematiken kring s.k. 12-båtar. Det är ett stort bekymmer i hela Norden att de certifierade fartygen beläggs med allt högre krav och högre kostnader för tillsyn samtidigt som de mindre båtarna, som inte har någon tillsyn och mycket lägre krav, tar över passagerarna. Det gagnar inte säkerheten i något land. I Norge behöver dessa båtar endast fritidsbåtscertifikat och kan gå 12 mil utanför kusten. Liknande problem råder i Sverige och Danmark. I Finland är det däremot en intressant utveckling på gång. Om fem år ska alla båtar som tar betalande passagerare ha samma krav.

Alternativa bränslen

Mötet diskuterade även miljöfrågor. Den organisation som kommit längst är norska RLF (Rederienes Landsforening) som har upprättat en miljöhandlingsplan med målet att medlemsrederierna 2011 ska ha reducerat drivmedelsförbrukningen med minst 10 % och vara miljöcertifierade enligt ISO standarden. Detta ska man lyckas med främst genom att byta till nyare motorer och genom ekonomisk körning. Rederierna kan ansöka om bidrag till miljöförbättrande åtgärder genom näringslivets NOx-fond *(se fakta t v)*. Man vill också minska fartkraven från uppdragsgivarna för att ytterligare minska bränsleåtgången och därmed utsläppen. Norges Naturvärnförbund är med i arbetet.

Fartygsbesök

Förutom en intressant konferens i vacker miljö på Rennesøy norr om Stavanger, fick de nordiska delegaterna besöka och åka med några typfartyg i området.

Den moderna snabbgående taxibåten Helgøy Prins tog sällskapet med ut till Kvitsøy där ett intressant studiebesök på VTS-stationen ordnades.

Rundvandring ombord och resa med gasfärjan Stavangerfjord från Fjord1, på sträckningen Mortavika-Arvgågen var uppskattat. Intresset var stort för besök först på bryggan och därefter i maskinrummet med tillhörande gastanksrum. Fartyget tar 212 personbilar, 589 passagerare, är byggt 2007 och gör 17 knop.

Man fick även åka med ambulansbåten Rygerdoktoren som gör 44 knop med sina 2 MAN-motorer á 749 kW och vattenjet. Den är byggd 2002 i kolfiber, har mycket hög sjövärdighet och *”vänder på en 5-öring”*. Avancerad sjukvårdsutrustning och välutbildad sjukvårdspersonal med akutmedicinsk kompetens finns ombord. Båten rymmer både läkarkontor och väntrum för patienter och fungerar som en mobil vårdcentral, även under färd. Fartyget fungerar även som passagerarfartyg, räddningsfartyg, lotsfartyg, kustbevakningsfartyg och i militära sammanhang. Båten är 19,4 meter lång, 4,7 meter bred med en dräktighet på 49 brt.

Sista dagen bjöd Røde Fjordcharter de 8 deltagarna på en privat kryssning i Lysefjorden. Man åkte med fartyget Rygercruise och fick uppleva det fantastiska landskapet med bland annat den tvärbranta klippan *”Predikstolen”* (604 m), havsörnar och imponerande vattenfall. Vädret var inte det bästa men resan gick ändå bekvämt i den moderna katamaranen. En fantastisk tur med det fina fartyget blev en bra avslutning på NordPass möte denna gång.

TEXT OCH FOTO: LEENA TEGEVI

Rygercruise är en modern katamaran byggd 2006 i karbonsandwich med stor salong för 97 passagerare. Den gör 34 knop med två MAN-motorer á 749 kW. Längden är 23,3 meter, bredden 8 meter och bruttot 148.

Fakta:

Näringslivets NOx-fond i Norge tillkom då den statliga NOx-skatten på 16,5 NOK/kg utsläppt NOx infördes. Rederierna kan nu välja mellan den statliga skatten eller att betala 4 NOK/kg NOx till fonden mot löfte om miljöförbättrande åtgärder. Rederierna är flitiga att ansöka om medel ur fonden för t ex motorbyten eller byggen av LNG-färjor.
www.nho.no/nox

Fjord1 har skrivit kontrakt på byggnation av världens största gasfärja. Den ska levereras 2011 och sättas in på Boknafjorden. Färjan får en längd av 129,9 m, bredd 19,2 m och kapacitet på 242 personbilar, 600 passagerare. Den kommer att drivas av en gaselektrisk anläggning med 3 stora LNG-gasmorer i en servicefart av 20 knop. Fjord1 Kommer under 2011 att ha 12 gasfärjor i drift längs den norska kusten. Fjord1 har dessutom en omfattande busstrafik.
(KÄLLA: Fjord1.no)

Rederiet L. Rødne & Sønner AS är ett av Norges största ”hurtigbåtsrederi” med 15 mindre passagerarbåtar varav 13 är snabbgående. Man bedriver trafik med skolskjutsar, linjetrafik, ambulansbåtar och charterbåtar.
(KÄLLA: rodne.no)

NordPass är ett nätverk för skärgårdstrafikens branschorganisationer i norden. Medlemmar i nätverket är sex organisationer i de fyra länderna.

NORGE:
Hurtigbåtenes Rederiforbund, HRF och Rederienes Landsforening, RLF

DANMARK:
Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer och Småøernes Færgeselskaber

FINLAND:
Suomen Matkustajalaivayhdistys r.y. / Passagerarfartyg i Finland r.f.

SVERIGE:
SWEREF Skärgårdsredarna

Den fula ankungen

– den praktiska fulländningen

Trubaduren på en charter tur till Hönö.

TEXT OCH FOTO: KRISTER BÅNG

Alldeles intill två av Göteborgs stora landmärken, ”skyskrapan” Läppstiftet och barken Viking, har Trubaduren sin tilläggsplats. Fartygets drivs av familjen Åman och ägs av Skärgårdslinjen i Göteborg och Bohuslän AB.

Trubbig båt!

I Göteborg, liksom på många andra håll, är det stor konkurrens om passagerarna. Störst är Strömma Kanal. Andra konkurrenter är ångaren Bohuslän och Poseidon.

Trubaduren är kanske inte den vackraste enheten i vår kustflotta. På min fråga varför fartyget fått namnet Trubaduren blev det första svaret:

– Hon ser så trubbig ut!

Jag som trodde att det berodde på att det finns musikunderhållning ombord eller i andra hand fyrplatsen Trubaduren utanför Vinga.

Showande personal

Under sommarhalvåret är det främst tre olika turer på programmet. En populär resa är runt Hisingen. Den resan tar 5 timmar. Då ingår flera broöppningar.

– Den svåraste passagen är vid Nordre Älvs mynning där farleden endast är två meter djup och Trubaduren sticker 1,70. Där går vi sakta och mycket försiktigt, försäkrar Björn Åman.

Den populäraste resan är dock Skaldjurskryssen. Då åker man omkring i Göteborgs vackra skärgård under fyra timmar. Förutom mat, dryck och tjusiga vyer är det också underhållning ombord.

– Vi har tagit intryck av Wallmans Salonger, säger Björn, och gjort om det i vårt format och efter våra förutsättningar. Fyra av våra servitörer och servitriser showar och underhåller under resan. Efter ett framträdande återgår man omedelbart till att plocka disk, fylla på glas och ta beställningar.

– Under december har vi också Julbordskryssningar. Det allra mesta av det som serveras tillagas ombord. Det skiljer oss från många andra, menar Björn

För den som bara vill åka och kanske äta något lätt gör man också dagturer till Brännö brygga, denna legendariska plats som Lasse Dahlquist gjort odödlig.

Showande besättning.

Göteborgs skärgård är vacker även på vintern.

Ombyggd bilfärja

Om nu fartyget inte är det allra snyggaste i flottan, är det nog ett av de mest praktiska. Trubaduren är en gammal bilfärja som byggts om till passagerarfartyg. Detta innebär stora rejäla ytor. Huvuddäcket, där matsalen är belägen, är 120 kvadratmeter stor. Båten är över 10 meter bred så det räcker också till ett dansgolv. Ovanpå finns ett stort soldäck och en panoramabar på 120 kvadratmeter och ovanför detta ligger den väl tilltagna bryggan.

Under huvuddäck finns hytter till besättningen, förrådsutrymmen och ett disco. Stora luftiga ytor som gör att passagerarna aldrig känner någon trängsel.

Björn framhåller också gärna med ett leende logistiken ombord. All proviant tas ombord i fören där även förråden är belägna. Därefter kommer byssan där all mat tillagas, därpå den rymliga matsalen där all mat förtärs och längst akterut ligger toaletterna.

Familjeföretag

Hela familjen arbetar inom företaget. Björn, hans fru Marie-Louise och dottern Annica sköter om restaurangen ombord och sonen Anders har hand om marknad och IT. Fartyget inköptes från Örnsköldsvik till Göteborg 2004.

Historik:

Trubaduren byggdes 1966 som bilfärja av Husumer Schiffswerft i dåvarande Västtyskland. Hon levererades den 17 maj 1966 till beställaren, Neuer Pellwormer Dampschiffsgesällschaft GmbH på ön Pellworm. Fartygets namn var även det Pellworm. Hon sattes omedelbart i trafik mellan Nordstrand på fastlandet och Pellworm.

Efter tretton år på denna trad såldes hon i april 1979 till Günter och Rita Heise i Flensburg för att sättas in mellan Flensburg och danska Okseøer. Hon byggdes om till sitt nya ändamål vid Kröger Werft i Rendsburg. När hon kom igång hade namnet på fartyget ändrats till Juliane.

I februari 1989 såldes fartyget vidare och hamnade i Kuopio långt inne i de finska skogarna. De nya ägarna, Saline OY, byggde om fartyget till rent passagerarfartyg.

I april 1995 blev fartyget svenskt då hon inköptes av Skärgårdslinjen i Örnsköldsvik Ab. Hon byggdes om till svenska förhållanden vid Alandia varv i Mariehamn och döptes samtidigt om till Otilia II (rederiet hade tidigare haft ett fartyg med namnet Otilia). På nationaldagen 1995 var det dags för premiärtur i Örnsköldsviks skärgård. Där sysselsattes sedan fartyget och under somrarna gjorde man regelbundna turer till Ulvön.

Björn Åman går med kvasten.

År 1998 gjordes en ny stor ombyggnad. Fartyget fick ny styrhytt, ny bar och utökade passagerarutrymmen. Samtidigt byttes huvudmaskineriet mot två Guascor E318 SP om 884 hk.

I oktober 2004 såldes hon till Skärgårdslinjen i Göteborgs & Bohuslän Ab i Göteborg och fick namnet Trubaduren. Hon har därefter sysselsatts i trafik i och omkring Göteborg.

T v: Kölsträckning. Mitten: Skrovet bakas. T h: Maskinrum och propellerarrangemang. 2xMAN D2842 LE 410

Ovan: Valö under byggnationen. T v: Skrovet under uppbyggnad. T h: Varvet i Hyen, Brødrene Aa.

FOTON: BERTIL KARLSSON

Att klassa en helt ny typ av fartyg

Bertil Karlsson från Styrsöbolaget berättar här om hur det gick till att klassa en helt ny typ av fartyg i Sverige. Bertil har varit ansvarig för rederiets två nybyggen Rivö och Valö.

Varför snabbåt?

Det började år 2004 när man på Styrsöbolaget får syn på en leveransannons i norska Skips revyen. Rederiet Rødne i Stavanger har tagit leverans av en ny typ av fartyg, Rygerfjord .

Brødrene Aa, ett varv i Hyen har byggt denna snabbgående färja i kolfiber som väger cirka 40 % mindre än en likvärdig i aluminium. Den kan således med en *"mindre"* motorstyrka, 2 x 749 kW, köras i farter över 30 knop. Fartyget skall enligt utsago även dra upp väldigt lite svall.

En delegation från Styrsöbolaget m fl åker till Stavanger för att provåka och få ta del av rederiet Rødnes erfarenheter. Varvet Brødrene Aa är med på plats och presenterar sin verksamhet.

Provtrafik i hemmavatten

Ett samprojekt mellan Öckerö kommun, Statens vägverk, Västtrafik, Trafikkontoret och Styrsöbolaget drogs igång för att prova hur den nya typen av fartyg skulle fungera i farvattnen i Göteborgs skärgård. Projektet fick stöd med EU-finansiering och fartyget Rygerfjord hyrdes in för provtrafik två veckor i södra skärgården och två veckor i Göteborgs norra skärgård.

Man genomförde mätningar av vågbildning, bränsleförbrukning m m, med mycket positiva resultat.

Första kontakt med Transportstyrelsens sjöfartsavdelning

Den första kontakten i projektet med Transportstyrelsen var ett möte i Göteborg för att se om det överhuvudtaget var möjligt att bygga ett fartyg som Rygerfjord för svenskt E-område.

Att bygga en kolfiberkatamaran utifrån svenska regler för E-fartyg visade sig vara i princip omöjligt. Det skulle antingen väga betydligt mer än önskvärt, och därmed inte klara fartkravet, eller behöva utrustas med definitivt större motorer och i så fall hade själva idén fallerat.

Varför HSC-code 2000? (High speed code)

Den norska flaggstaten har en nationell tolkning eller klass för high speed båtar som ger redarna en möjlighet att bygga till HSC code 2000 i princip fullt ut, men att certifiera fartyget i *"norsk light craft class"*. Transportstyrelsen däremot, gjorde den regelhänvisningen att det inte finns någon nationell *"HSC klass"* för svenska fartyg, utan det är den internationella HSC coden som gäller fullt ut.

Specifikation

Rederiet tillsatte så en arbetsgrupp med representanter från både rederikontor och befälhavare och däcksmän för att ta fram en specifikation som underlag för offertförfrågan hos varvet samt för ett nybyggnadsmöte hos Transportstyrelsen i Norrköping.

En skeppsbyggnadskonsult med kunskap i Transportstyrelsens regelverk och

Många möten blev det...

Evakueringstest via MES i fullskaleövning.

HSC code regelverket anlitades likaså. Stort fokus lades på att ta del av de norska kollegornas erfarenheter från fartygen som byggts i kolfiber. Ett flertal besök hos norska rederier gjordes.

Nybyggnadsmöte med Transportstyrelsen

Ett GA (general arrangement) samt specifikation presenterades för Transportstyrelsen. Man lade stort fokus på evakuering. Konventionella flottar valdes bort och MES (marine evacuation system) föreslogs. Handikappanpassning var prioriterat. De fackliga organisationerna fick möjlighet att påverka och säga sitt. Norska tolkningar av HSC coden måste säkerställas och även det svenska regelverkets krav ställdes på fartyget.

Möte hos DNV i Norge

Därefter ordnades ett möte hos DNV (klassningssällskapet Det Norske Veritas) i Oslo där Transportstyrelsen, DNV, varvet och rederiet var representerade. Där argumenterades för att finna gemensamma lösningar/tolkningar på de oklarheter som diskuterades vid nybyggnadsmötet. Vidare blev man ”överens” om att man inte kunde se några direkta hinder som gjorde att man inte skulle våga gå vidare med projektet

Kontrakt 2008

Beslut togs i Styrsöbolaget om att två fartyg skulle beställas och byggas till DNV-klass och HSC code 2000 fartområde R4 (D). Kontrakt om byggnation av Nb 259 & 260 kunde således tecknas mellan varvet och Styrsöbolaget sommaren 2008.

Många möten löste problem

Inför byggstart och löpande i projektet hölls ett antal protokollförda möten på plats i Hyen där DNV, Transportstyrelsen, varvet samt Styrsöbolaget var representerade. Detta för att garantera att ritningar samt tolkningar inför nästa moment i byggnationen var säkerställt gentemot regelverk. Man lyckades p.g.a. dessa möten redan i förväg lösa problem/tolkningar utan att behöva söka dispenser eller hamna inför faktum att man måste ändra eller göra om i produktionen.

Certifierade lösningar

Varvet har historiskt sett hela tiden varit noga med att arbeta fram certifierade lösningar i samarbete med DNV. Detta sågs som en garanti vad gällde bland annat skrovkonstruktion och systemlösningar. Det fanns alltså färdiga system och konstruktionsritningar från tidigare fartyg att jobba vidare på och som underlättade för Transportstyrelsen och rederiet i deras granskning.

Kontroller där Transportstyrelsen närvarade:

HAT är kajtester där alla funktioner och komponenter i fartyget gicks igenom.

FMEA-analys där man testar vad som händer vid blackout av olika system.

Evakueringstest via MES i fullskaleövning, *”man-över-bord”* övning med *”rescue sling”* samt ankringsprov genomfördes.

Hårdväderstest gjordes utanför Statlandet med imponerande resultat.

Valös brygga med ergonomiska stolar från Alu-design.

Dags att hissa svensk flagg.

Uppdatering av SMS enligt HSC

SMS (safety management system) uppdaterades i enlighet med HSC coden både i fartygen och på rederikontoret. Personalen genomgick utbildning för att få tjänstgöra på HSC fartyg både teoretiskt och praktiskt. TRC *”Type rating certificate”* erhölls.

Certifikat

Således kunde både Valö och Rivö levereras utan några undantag eller dispenser, med DNV-klass och HSC code 2000 certifikat. Som världens första fullt ut internationellt klassade kolfiberkatamaraner!

Efter vidare kontroller och övning i Göteborgs skärgård, av och med personal, utfärdade så Transportstyrelsen även ”Permit to operate high speed craft”. Likaså kontrollerades organisationen (rederikontoret) och DOC (Document of Compliance) påtecknades för HSC fartyg.

Skärgårdsredarna på Transportforum

Det var ont om sjöfartsrelaterade programpunkter på årets VTI-dagar i Linköping 12-13 januari. De enda seminarierna med sjöfart som huvudtema var ”maritim informationshantering”, ”ergoship, sjöfart i ett miljöanpassat transportssystem” och ”närsjöfart och inrikes sjöfart”. För Skärgårdsredarna talade Arne Welin om skärgårdstrafikens utmaningar.

Under sessionen ”Närsjöfart – inrikes sjöfart: ett brett perspektiv” berättade Skärgårdsredarnas VD Arne Welin om skärgårdstrafikens utmaningar. Arne beskrev en bransch som brottas med låg lönsamhet och där det byggs få nya fartyg. Medelåldern på skärgårdsfartygen är 47 år. Det finns lika många skärgårdsfartyg från 1800 talet som från 2000 talet. De äldsta fartygen är bevarandevärda museifartyg, men fartyg från 40-80 talet är mer att betrakta som gammalt tonnage vilket pekar på en mycket låg utvecklingstakt. Nybyggnationen har under de senaste 20 åren minskat kraftigt och var under 2000-talet endast en tredjedel av vad den var på 1980-talet. Endast ett fåtal nya fartyg har levererats de senaste åren, och då nästan enbart till samhällsägd eller samhällsstödd trafik. Branschens problem är höga kostnader och svårigheter att ta rimligt betalt för sina tjänster. Subventionerade biljettpriser medför en svår konkurrenssituation för rent privata rederier utan subventioner.

> Ställ likvärdiga säkerhetskrav på skärgårdstrafiken som på övrig kollektivtrafik

TEXT & FOTO:
LEENA TEGEVI

Dåligt anpassat regelverk

De höga kostnaderna beror till en del på ett dyrt regelverk. Kostsamma myndighetskrav hämmar branschens utveckling då nytt tonnage fördyras pga. komplicerade konstruktionskrav och oro för ökade kravnivåer motverkar investeringar. Mindre passagerarfartyg byggs alltmer sällan och det finns inga ”typfartyg” som kan byggas i serier vilket kunde gör produktionen billigare. Myndigheten kommer dessutom med ett ständigt ökande krav på utrustning. Kostnader för certifikat och tillsyn ökat med mer än 100 % sedan 2009. Allt detta sammantaget hämmar branschens utveckling.

Mer vetenskaplighet efterlyses

Arne Welin efterlyste mer vetenskaplighet i regelskapandet. Regelverket kommer från den internationella sjöfarten och bygger på att fartygen ska klara nödsituationer själva utan extern hjälp. Villkoren i skärgårdstrafik, där fartygen rör sig i skyddade farvatten, nära land och nära assistans- och räddningsmöjligheter, skiljer sig väsentligt från storsjöfartens. Kraven i regelverket är sällan byggda på vetenskap, säkerhetsmålen är diffusa (nollvisionen är sedan länge uppnådd) och kvantifierbara säkerhetsmått saknas. Inga utvärderingar görs om reglernas säkerhetshöjande effekt.

Arne Welin föreslog följande åtgärder för att åstadkomma ett bättre regelverk:

- Se skärgårdstrafiken som en del i ett trafiksystem i skyddade vatten och nära sjö- och landbaserade räddningsresurser
- Basera regelverket på riskanalyser
- Utred alternativa lösningar och gör kostnads-nytta-analyser innan nya regler införs
- Utvärdera och ta bort förlegade och irrelevanta regler samt överkrav.
- Ställ likvärdiga säkerhetskrav på skärgårdstrafiken som på övrig kollektivtrafik

Not:
VTI-dagarna är Nordens största årliga konferens för transportsektorn. VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, lyder under näringsdepartementet.

✯ Från Kust & Hav

Utredning om inre vattenvägar överlämnad - kräver särbestämmelser för EU-sjöfart

2009 fick Johan Franson, tidigare sjösäkerhetsdirektör på Sjöfartsverket och ordförande i IMO:s Council, i uppdrag av Näringsdepartementet att analysera konsekvenserna av ett införande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt. Utredningen har varit försenad, bland annat på grund av EU:s omfattande regelverk, men överlämnades i januari till infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd. Regelverket berör bland annat kravnivån på bemanningen av fartygen, vilken behörighet som krävs för att få köra fartygen och vilka tekniska krav som ska gälla för dem. Om svenska fartyg som seglar på t ex Vänern ska få segla enligt EU-regler krävs särskilda svenska säkerhetsbestämmelser enligt utredaren.

Upphovet till utredningen är bland annat en begäran från landstinget i Västra Götaland som ville undersöka om stora godsmängder av både miljö- och trafikskäl kunde flyttas från väg och järnväg till fartyg. På kontinenten är inlandssjöfart ett viktigt komplement som man utvecklar och satsar på. Johan Franson konstaterar att EU:s regler för sjösäkerhet inte är tillämpliga på bland annat norra Vänern. Här behövs nya certifikat och fler krav på bland annat sjövärdighet, tillsyn och brandsäkerhet enligt utredaren. Det behövs också svenska särbestämmelser vad gäller vilotid för sjömän och praktiktid för befälhavare. Johan Franson drar också slutsatsen att om sjöfart ska bli ett intressant alternativ till väg och järnväg måste transportkostnaderna bli betydligt lägre. Men frågan om hur mycket lägre de måste bli överlåter utredaren på näringslivet självt att avgöra.

Utredningen Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar

Bland de inkomna remissvaren står det klart att de flesta anser att konkurrensvillkoren för svensk rederinäring måste stärkas. Den fråga som verkar vara mest kontroversiell är registerfrågan. Utredaren har valt att inte förorda ett Svenskt Internationellt Skeppsregister (SIS) eftersom Sverige då kan komma att bryta mot internationella konventioner. I sitt svar kräver Sveriges Redareförening införandet av ett SIS för fartyg i fjärrfart. Kravet backas bland annat upp av tunga exportindustriföretag som Volvo, Preem och Nynäs. Trafikverket anser att det krävs en analys av ett SIS och om det går att utforma ett sådant utan att bryta mot internationella konventioner, vid behov ändra i den svenska arbetsrätten. Verket menar också att Sverige bör fråga om EU kan acceptera den konkurrens på olika villkor som uppstår när medlemsstater tolkar internationella åtaganden *”så olika att det som anses tillåtet i Danmark är otillåtet i Sverige.”* Skärgårdsredarna framhåller i sitt svar bl a vikten av att behålla sjöfartskompetens inom den svenska näringen.

Färre karensdagar för egenföretagare

Egenföretagare bör få möjlighet att välja en kortare karenstid än de sju dagar de har idag. Det menar ett enigt socialförsäkringsutskott och noterar den kritik som kommit från många företagare till de förändringar som genomfördes i juli. Från den första juli i år är den kortaste karenstiden för egenföretagare sju dagar. Det innebär att man inte får någon ersättning från Försäkringskassan den första veckan man är sjuk. Före den första juli hade företagare normalt en karensdag men kunde välja att ha fler karensdagar och då betala en lägre egenavgift. Nu föreslår socialförsäkringsutskottet att riksdagen ger regeringen i uppdrag ta fram möjlighet till en kortare karenstid för egenföretagare.

Ett steg närmare avgiftsfri älvtrafik

Trafiknämnden i Göteborg föreslår avgiftsfri kollektivtrafik över älven och tätare turer. Trafikkontoret föreslår i sin utredning 20-minuters intervaller hela dagen samt kvällar och helger på den längsgående båttrafiken i Göta Älv. Älvskyttlar tvärs över älven föreslås köra var tionde minut hela dagen samt kvällar och helger, med förstärkningar under rusningstrafik. I dag kör längsgående trafiken halvtimmestrafik och tvärtrafiken går inte alls kvällar och helger. I och med att frågan om att bygga en gång- och cykelbro över älven betraktas som avslutad är nu Göteborgs rödgröna majoritet inställd på att förstärka kollektivtrafiken på Göta Älv. I budgeten för 2011 finns avsatt pengar för avgiftsfria resor tvärs över älven.

Med två nya fartyg som i huvudsak ska transportera resenärer tvärs över älven mellan Rosenlund och Lindholmen kan turtätheten på såväl längsgående som tvärtrafik väsentligt förbättras, enligt utredningen. Dessa älvskyttlar ska kunna ta 300 passagerare och 80 cyklar vilket innebär att kraftig utökning av kapaciteten att ta med cyklister över älven. Fartygen ska vara anpassade för miljövänlig drift, till exempel bio- eller fordonsgas. Eftersom sådana älvskyttlar måste byggas först dröjer det till tidigast 2012 innan de kan vara i drift, om nu kommunen bestämmer sig för den varianten. Avgiftsfria resor mellan Rosenlund och Lindholmen kan i så fall enligt trafikkontorets analys öka resandet över älven med 200 procent, alltså tre gånger mer än nuläget. Det handlar då i huvudsak om tillskott av passagerare som flyttar resandet från bussar och spårvagnar.

Ändring i vilotidsreglerna

I en promemoria till Näringsdepartementet föreslås att Sverige ska godkänna de ändringar som gjorts i STCW-konventionen om sjömäns utbildning och arbetstid. För att genomföra konventionens nya bestämmelser krävs ett stort antal ändringar i förordningar och myndighetsföreskrifter. I avvaktan på detta föreslås i promemorian en ändring i lagen om vilotid för sjömän för att anpassa den svenska lagstiftningen till de nya kraven. Det innebär att kraven på minsta vilotid höjs från sex timmar per dygn till tio timmar. Förslaget föreslås träda i kraft den 1 januari 2012.

Skydda båten från skador på vintern

Cirka var fjärde skada på båtar inträffar under perioden oktober-april trots att många båtar inte ens används under den perioden. Det är viktigt att tömma alla system för att undvika frysskador. När allting tinar upp under vårvintern kan läckage dessutom orsaka att båten sjunker om den ligger i vattnet.

FOTO LARS-ÅKE GUSTAVSSON

Besök av Tor Viking II i Stockholm

Den 27 januari anlände isbrytaren Tor Viking II till Stockholm för ett kortare besök.

Besättningen på isbrytaren gjorde en hjälteinsats när man 2004 räddade ett malaysiskt fartyg som gått på grund vid de Aleutiska öarna. Den 5 december 2010 var det dags igen då det grekiska fartyget Golden Seas fick motorhaveri i extremt hård sjö, även det utanför Aleuterna, och bogserades av Tor Viking II till räddningen i hamn.

Fakta Tor Viking II

Längd:	83,7 m
Bredd:	18,0 m
Djupg:	7,2 m
GT:	4000 mt
Maskineri:	2 x MAK 8M32
Hjälpmaskiner:	2 x MAK 9M32
Effekt:	totalt 13 440 kW/18279hk

Fartyget används som offshorefartyg och isbrytare. Tor Viking var det första fartyget i vikingklassen som levererades. Fartyget har två systerfartyg, Vidar Viking och Balder Viking. De byggdes av varvet Havyard i Lervik, Sogn i Norge och levererades år 2000 främst som offshorefartyg men utformades även för att kunna användas som isbrytare. Därför har de ingen bulb i fören utan istället den typ av sluttande stäv som andra isbrytare har. Det gör att fartyget vid gång i is ”klättrar” upp på isen så att dess tyngd hjälper till att bryta isen under sig.

Vikingklassen har även som andra isbrytare ett krängningssystem som består av barlasttankar längs sidorna som man genom att pumpa vatten från sida till sida kan använda för att få fartyget i gungning. Detta gör det möjligt att fartygen, om de frusit fast, kan krossa isen under sig och därmed komma loss. Fartygen är även utrustade med vattenspolning, vilket innebär att vatten spolas ut i fören och på så vis minskas friktionen mellan isen och fartygets skrov.

Sveriges första utvecklingscenter för turistnäringen etableras

Näringsminister Maud Olofsson invigde den 10 februari Sveriges första nationella utvecklingscenter för turistnäringens företagare och aktörer. Det innebär att landets turistföretagare får en samlad kontaktpunkt för rådgivning, affärsnätverk, information och stöd att utveckla sin verksamhet. Samtidigt lanserades även TRIP.se som är utvecklingscentrets mötes- och informationsplats på Internet.

Sjöfartsverkets nya vind- och vattentjänst för mobilen

Lagom till årets båtsäsong, under maj månad, lanserar Sjöfartsverket en applikation för mobiltelefonen där man får tillgång till information om vindstyrka, vindriktning och vattenstånd. Uppgifterna, som är i realtid, kommer från ett 60-tal mätstationer runt Sveriges kust samt i Vänern.

– Båtlivet är en av flera viktiga sektorer för Sjöfartsverket, säger Jonas Vedsmand, marknadsdirektör. Här såg vi chansen att använda data som redan fanns på Sjöfartsverket och göra den tillgänglig även för båtlivet. Det är första steget i vår strävan att ta fram fler tjänster för båtlivet för ökad sjö- och miljösäkerhet.

Stora Marindagen – mötesplats för sjöfart och teknik

Den 5 april är det dags för det årliga arrangemanget Stora Marindagen på Svenska Mässan i Göteborg. Bakom den kombinerade konferensen/mässan står organisationerna Lighthouse, SSPA, Swedocean, Underhållsföretagen, Sjöfartsforum, Skärgårdsredarna och Svenskt Marintekniskt Forum. Årets tre huvudspår är Framtidens bränsle, Framtidens teknik och Framtidens hållbara transporter.

Under Framtidens hållbara transporter kan man bland annat lyssna till vilka faktorer som möjliggör en modern och miljöeffektiv färje- och skärgårdsflotta i Norge, vilka effekter NOx-fonden i Norge har haft och Färjerederiets förslag på nya färjelinjer som kan avlasta vägnätet under rubriken ”Varför köra bil runt om när det går att åka tvärs över med färja?” Man kan även höra på hur Närsjöfarten kan avlasta landinfrastrukturen och hur begreppet ”Inland Waterway Systems” kan vara en möjlighet för ett svenskt hållbart transportsystem. Andra intressanta föredrag är ”Konstruktion av ett 1700-talsfartyg med 2000-talets säkerhet” och ”Morgondagens östersjöfärjor”.

Läs hela programmet på: www.marindagen.se

European Maritime Day i Sverige 2012

Den 20 maj nästa år arrangeras European Maritime Day i Göteborg. EU-kommissionen har valt staden och står bakom arrangemanget. Göteborgs stad, Västra Götalandsregionen och Näringsdepartementet är medarrangörer. Temat är satt till *”Blue growth”*.

– Det är kommissionen som äger innehållet, men vi kan påverka, säger Olle Jonäng, chef för Västra Götalandsregionens brysselkontor.

Eftersom den 20 maj infaller på en söndag nästa år, görs söndagen till allmänhetens dag, följt av två branschdagar på måndagen och tisdagen. Då blir det seminarier, workshops och debatter i aktuella frågor, samt ett utställningsområde på Eriksberg.

Sjöfartsverket omorganiserat

Ove Eriksson.
FOTO: TORD STRØMDAL

Den 1 januari fick Sjöfartsverket en ny organisation med fokus på kund och affärer. Alla Sjöfartsverkets operativa verksamheter hamnade i sex olika affärsområden. Ove Eriksson är ny direktör för Sjöfartsverkets affärsområden, och Jonas Vedsmand marknadsdirektör för Sjöfartsverket. Jaak Meri är chef för samhällsavdelningen och Tage Edvardsson för Ledningsstöd. De sex affärsområdena och deras chefer är:
Jon Granstedt, chef för Bygg och Teknik, Ingvar Dyberg, chef för Trollhätte kanal, Lennart Forsström, chef för Lotsning, Peter Fyrby, chef för Transport- och farledsservice, Patrik Wiberg, chef för Sjögeografi samt Per Setterberg, chef för Sjökommunikation.

Nya stopp på Göta Kanal

Rederi AB Göta Kanals trafik påverkas av stoppet i Trollhättans slussar men följer den fastställda turlistan. Dock måste man bussa sina gäster mellan Göteborg och Vänersborg. Ett plus för resenärerna blir ett extra stopp på Läckö slott på 4-dagarsresorna och en guidad tur på Kinnekulle på 6-dagarskryssningarna.

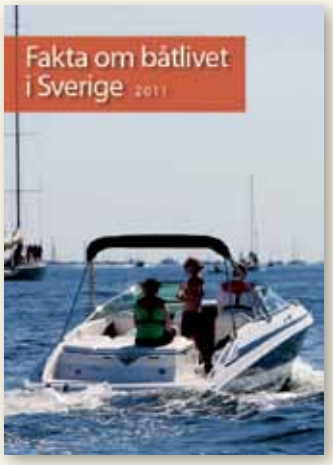
Lösning i sikte för dispenstrafiken

Under flera år har frågan om att avlasta vägnätet från tunga transporter som färdas mellan norra och södra delarna av Stockholm stötts och blötts i olika instanser. Färjerederiet har ledig kapacitet på Ekerölinjen sena kvällar och tidiga morgnar och kan ta ett antal s.k. dispensfordon tvärs över vattnet istället för att dessa måste köra omvägen förbi Västerås och Enköping. Nu verkar det äntligen som om trafiken kommer att bli av. I mars räknar Färjerederiet med att kunna köra från Slagsta till Tyska Botten (Bromma) med en av färjorna. Det blir två turer per dag och man kommer att kunna transportera 15-16 fordon totalt per dygn. Det enda som återstår innan trafiken kan komma igång är tillstånd från Länsstyrelsen för muddring.

Viking Line bygger om Rosella

Viking Lines M/S Rosella tas ur trafik den 7 januari för omfattande ombyggnation. När fartyget återgår i trafik i mitten av februari är det med en *"cafébar"* i två våningar, en ny och betydligt större taxfreeavdelning, ett helt däck ombyggt till restaurangplan inklusive en ny hiss. Rosella trafikerar kortrutten Kapellskär - Mariehamn.

– Målsättningen är att skapa en mer inbjudande miljö för passagerare på dagstur, säger Johan Nordberg, arkitekt på Viking Line. Den nya våningen i Fun Club ger baren en helt ny känsla av rymd. En svängd trappa leder upp till den nya övervåningen varifrån många fler nu kan ta del av uppträdanden. I anslutning till övervåningen på plan 6 ligger den nya cafeterian. För att öka bekvämligheten och underlätta för rörelsehindrade gäster att bland annat nå Viking Buffet finns en ny hiss installerad.



Läs hela undersökningen på:
www.transportstyrelsen.se/batliv2011

Fler människor väljer fritidsbåt

Båtlivet ökar. Sedan 2004 har antalet fritidsbåtar i Sverige har ökat med 23 procent. Antalet vuxna människor som utövar båtliv har ökat med 38 procent till 2,5 miljoner och antalet övernattingar(bäddnätter) ökade med 30 procent till 5,7 miljoner. Det, och mycket annan ny information om båtlivet, kan läsas i den nya Båtlivsundersökningen som genomfördes av Transportsstyrelsen i höstas.

I undersökningen uppskattas det totala antalet båtar till 881 000. 2004 var antalet 718 000. Vanligast är motorbåtar utan övernattningsmöjligheter med motor på minst 10 hk. 42 % har maxhastighet 20 knop. 30 % har maxhastighet 21-40 knop. Människor i alla åldrar och ur alla samhällsgrupper är ute på sjön. 2,5 miljoner vuxna svenskar vistades i fritidsbåt under 2010. Drygt 4 miljoner människor vistades i skärgården.

Departement & myndighet

Livflottar i is och snö

Rederitillsynen brister ibland då det gäller att hålla flottar och annan livräddningsutrustning fria från snö och is med risk för att funktionen bli nedsatt. Det är oerhört viktigt att man ombord i alla fartyg noggrant genomför de kontroller som ska göras, och när det behövs ökar tillsynen över utrustning som kan vara särskilt utsatt.

Miljö

Renare sjöfart i Göteborgs hamn

I januari togs ytterligare ett steg mot en renare sjöfart i Göteborg. Stena Line invigde en helt ny anläggning för elanslutning av rederiets nya tysklandsfärjor. Totalt kan nu var tredje fartygsanlöp i Göteborgs hamn stänga av dieselmotorerna vid kaj och använda grön el från land.

Finland stöder miljösatsningar i fartygsprojekt

Kommunikationsministeriet i Finland har beviljat sammanlagt EUR 30 miljoner i stöd för miljöskyddande investeringar i fartyg. Den största delen går till Viking Line för en ny bil- och passagerarfärja. Återstående EUR 2 miljoner har beviljats åt Gaiamare Ltd - ett närstående bolag till Meriaura - för ett multipurpose-lastfartyg. Det projekterade fartyget blir en vidareutveckling av rederiets Aura, som levererades 2008. Nybygget planeras för leverans 2012. Maskineriet kommer att använda bioolja som bränsle. Fartyget kommer också att utrustas med oljesaneringsutrustning för att ha beredskap att agera vid ett eventuellt oljeutsläpp. Utbetalningen av stödet kräver godkännande från EU-kommissionen.

Miljöbojen 2010

Danska Unifeeder har tilldelats Stockholms Hamnars Miljöboj 2010. Motiveringen lyder *"Stockholms Hamnars Miljöboj tilldelas Unifeeder A/S för att på ett föredömligt sätt ha tagit fram en kalkylator för uträkning av koldioxidvinster vid sjötransporter."*
På Unifeeders webb kan transportköpare m fl räkna ut fartygsfraktens koldioxidutsläpp per given sträcka och last.

Medlemsnytt

Nya inköpsavtal på gång

Föreningen har förnyat avtalet med Kopparbergs Bryggerier. Medlemmar som handlar på avtalet kan nu kan nu få ännu bättre rabatter på öl, cider, vin och sprit. Vid större volymer utgår en extra volymrabatt. För mer information, logga in på hemsidan.

Föreningen har även begärt in anbud på service av livflottar (3-årsavtal) och säkerhetsprodukter. Flytvästar, ljus för flytvästar, livbojar, handbloss, fallskärmsraketer, rökbojar, varseljackor, medicin/förbandssatser, batterier, signallampor och mobsignaler finns med i förfrågan. Resultatet av upphandlingen var inte klart vid denna tidnings pressläggning, men en indikation kan presenteras vid årsmötet. Färdiga avtal förväntas under mars 2011.

Möte med ledningsgruppen för Transportstyrelsen

I januari träffades ett 10-tal representanter för Skärgårdsredarna och ledningen för Transportstyrelsen för informationsutbyte och diskussioner. Man diskuterade bland annat riskbaserad tillsyn och fick lyssna till ett intressant anförande av flygplatsinspektör Daniel Hellström från Transportstyrelsens Luftfartsavdelning som har kommit långt i sitt arbete med riskbaserad tillsyn. Han menade att det viktigaste för säkerheten inte är att införa fler regler, utan att man måste få bättre förståelse för dem som redan finns, dvs en ändrad sjösäkerhetskultur.

Skärgårdsredarna framförde branschens problem med skenande kostnader pga av ökad kravbild och ökade tillsynskostnader. Vidare diskuterades regelförenklingar, systemtillsyn och arbetsmiljökrav. Föreningen och Transportstyrelsen var överens om att man i nya regelverk inte ska ändra i fartygs godkända konstruktioner om man inte kan påvisa en allvarlig risk samt att kostnads-nytta analys alltid ska föregå nya krav.

Anders Wibaeus och Lars Langman från Kustbevakningen på Teaterskeppet. FOTO LEENA TEGEVI

Möte med Kustbevakningen och Sjöpolisen

I december genomfördes ett välbesökt distriktsmöte på Teaterskeppet i Stockholm där representanter för Kustbevakningen och Sjöpolisen fick berätta om hur de tänkt att tillsynen under julbordssäsongen skulle gå till. Målet med mötet var att förebygga irritationer vid bemanningskontroller. Kustbevakningen berättade att deras ambition är att rutinkontroller ska ta max 30 minuter ombord och ska planläggas i samråd med befälhavaren. Fartyg ska inte bordas under färd och befälhavaren kan neka till att så sker. Vidare lovade Kustbevakningen att brister inte ska läggas i statusrapporten förrän de är helt utredda såvida det inte föreligger uppenbar sjöfara. Man informerade också om att utandningsprov kommer att göras på vaktgående personal och det kan göras vid kaj före eller efter färden. Enligt uppgift fungerade kontrollerna vid julbordstrafiken utan problem.

Anemon blästras på Marincenter Syd i Simrishamn.

Anemon till Karlshamns skärgård

Blekingetrafiken har handlat upp all skärgårdstrafik i länet för perioden 2011-2017. Affärsverken tilldelades samtliga linjer inom Karlskrona kommun och Haglund Shipping AB samtliga linjer i Karlshamns och Sölvesborgs kommuner. För Haglund Shipping innebär detta ytterligare en linje utöver de som rederiet tidigare haft, nämligen mellan Matvik och Tärnö i Karlshamns skärgård. För denna linje har rederiet inköpt Anemon som byggdes 1984 vid Westers Mekaniska Verkstad på beställning av Gunnars Båtturer på Dyrön. Gunnar trafikerade med Anemon linjerna mellan Dyrön och fastlandet fram tills 2009 då båten såldes till Örnsköldsvik. För närvarande finns Anemon på Marincenter Syds varv i Simrishamn för blästring och målning samt en allmän översyn inför trafikstarten den 1 april 2011.

Waxholmsbolagets vd får gå när SL tar över

Stockholms läns landsting har beslutat att all trafik i regionen skall samordnas med en huvudman. Med anledning av detta har Waxholmsbolagets styrelse utsett Göran Gunnarsson till ny verkställande direktör. Gunnarsson är även vd i Storstockholms Lokaltrafik AB (SL).

Enligt SL:s presstjänst kommer Waxholms Ångfartygs AB att finnas kvar som bolag och tidigare vd Ewa Stenberg knyts till SL för att bidra med sina expertkunskaper.

– Vi genomför nu en administrativ förändring precis som vi gjorde när färdtjänsten blev en del av SL. Med en gemensam organisation för alla trafikslag kommer vi nu att se till att kollektivtrafiken blir både bättre och mer effektiv, inte minst i skärgården, säger Christer G Wennerholm, trafiklandstingsråd (m) och Waxholmsbolagets styrelseordförande.

Skärgårdsredarnas nya medlemssidor

Nu har vi sjösatt nya medlemssidorna. Logga in och se vilka tjänster som finns, t ex mönstring, platsbanken, köp/sälj och ramavtal mm.

Nya medlemmar

Storholmens Kanaltrafik AB med m/s Storholmen
Trosa Rederi AB med m/s Tjust
hälsas välkomna till föreningen.

m/s Storholmen

m/s Tjust

Kultur och boknytt

Kärlek till sjöss – lust och längtan

En novellsamling för dig som älskar sjöfarten, sjömannen och fartyget, men även för dig som jobbar till sjöss och längtar till dem därhemma. Här finns autentiska sms som skickats med ljusets hastighet i bjärt kontrast till de lika autentiska kärleksbrev som skickades över Atlanten mitt under brinnande världskrig. Vi möter människokärleken personifierad i mässman Anne, vi får ta del av passionerade möten i främmande hamnar för länge sedan och vi får veta hur ett charmigt leende förändrat livet för två unga studenter ute på sin första sjöpraktik. Även om en del noveller fått skrönans form är det mesta helt sant. Så är det med den helt osannolika historien om flaskposten som sjömannen Åke slängde i havet och som för evigt skulle förändra livet för en fattig fiskardotter på Sicilien...

Boken innehåller ett tjugotal noveller som alla deltagit i Sjöfartens Kultursällskaps novelltävling på temat Kärlek till sjöss.
Redaktör: Berit Blomqvist
Antal sidor: 264
Förlag: Breakwater Publishing

Svensk Sjöfartshistoria – I storm och stiltje

Här skildras Sveriges sjöfartshistoria från 1850-talet och framåt, med fokus på tiden efter andra världskriget och fram till idag, av ett tiotal skribenter med erfarenhet inom olika områden av sjöfartsnäringen.
Projektledare: Anders Lindström
Redaktör: Gert Malmberg
Förlag: Breakwater Publishing

Anders Lindström, tidigare generaldirektör för Sjöfartsverket och dito på Medlingsinstitutet m m, har tagit initiativ till detta praktverk på 400 sidor, rikt illustrerat och med stilren grafisk layout. Gert Malmberg är redaktör och en rad i sjöfartskretsar kända skribenter är medförfattare. Boken är en bred sjöfartshistorik över sjöfartsnäringens utveckling från 1800-talet fram till idag. Här finns berättelser om så olika ämnen som miljöfrågor, sjöförsäkringar, utbildning och sjöyrken, bilfärjetrafik, fackföreningar, sjöfartspolitik, sjösäkerhet och skeppsvarvens historia. En bok för den som vill allmänbilda sig i sjöfartsnäringens historia.

FOTO: LENA GÖTHBERG

Anna Risfeldt Hammargren årets sjöfartsprofil

Sjöfartsforums vd Anna Risfelt Hammargren utsågs den 8 december av Göta Älvklubben till årets sjöfartsprofil. Motiveringen lyder: *”Sjöfartsforums vd Anna Risfelt Hammargren har lyckats samla hela det maritima klustret och hitta dess minsta gemensamma nämnare, för att tillsammans kunna skriva en nationell maritim strategi för Sverige. Vad som från början tycktes som ett hopplöst projekt har hon med idogt arbete och öppen attityd fått mer än hundra företag att ställa sig bakom. Anna Risfelt Hammargren är konstruktiv, kompetent och mycket intresserad av sjöfartsnäringens utveckling.”*

Världens bästa sjöfartsklubb finns i Göteborg

Sjömansservice fritidsanläggning Rosenhill i Göteborg har mottagit ett pris som årets sjömansklubb 2010. Priset delades ut vid en ceremoni vid IMO:s (International Maritime Organization) högkvarter i London. Utmärkelsen är instiftad av ICSW (International Committeé on Seafarers Welfare) och delades ut av IMO:s generalsekreterare Admiral Efthimios Mitropoulos. 2010 är av FN (IMO) utnämnt till Sjömannens år och syftet är att lyfta fram arbetet som sjömännen gör för hela världen. ICSW arbetar med frågor som rör sjömäns välfärd ombord och i hamn. Det kan vara allt från hälsoprojekt till att stötta olika organisationer som försöker göra livet drägligare för sjömännen. Under detta Sjömannens år vill man ytterligare påvisa och uppmuntra de som arbetar aktivt med välfärd för besättningarna. Därför instiftade man 4 priser i olika kategorier; Årets rederi, Årets hamn, Årets Sjömanscenter och Årets välfärdspersonlighet.

Sensationellt vrakfynd

Det sensationella vrakfynd som gjordes utanför Grand Hotel i fjol är ett fartyg från 1600-talet. De nya uppgifterna och den ovanliga byggnadstekniken gör fyndet till en gåta för Sjöhistoriska museets marinarkeologer, som just nu fortsätter att följa grävningarna på Blasieholmen. Vrakdelarna visar att skeppet var byggt med en mycket ovanlig teknik. Istället för att vara sammanfogat med spik har fartyget sytts ihop. Det är en metod som enligt forskningen framförallt förekommit i östra delarna av Östersjöregionen och vraket har rönt stort intresse bland ryska forskare. I samband med att fyndet gjordes togs prover för årsringsdatering. Nu är analyserna från vraket klara och resultaten är häpnadsväckande. Virket från vraket är fällt mellan åren 1631- 1635 i Stockholmstrakten och fartyget verkar vara byggt i Stockholmsområdet.

– Det finns överhuvudtaget väldigt få fynd av skepp byggda med syteknik. Så det är en gåta att vi nu träffar på ett sådant i Stockholm. Men att fartyget dessutom byggts i Stockholm är en ännu större gåta, säger Jim Hansson marinarkeolog på Sjöhistoriska museet, som nu fortsätter att följa grävarbetet på Blasieholmen.

Fyndet av det sydda fartyget ställer helt nya frågor.Byggnadstekniken i fartyg berättar om det samhälle som byggde fartygen, men ger också information om influenser och kontakter över Östersjön. Det är inte sannolikt att fartyget är det enda i sitt slag. Förmodligen finns det många fler sydda båtar gömda under Stockholms kajer och i bottnar. Vem byggde dessa fartyg och till vad har de använts?

”Skärgårdsfartyg” av Lorenzo Magalotti från 1674.
Ett 1600 tals fartyg som är sytt. Bilden är från Uppsala universitets bibliotek.

Personnytt

Efter så gott som 40 år i Waxholmsbolaget har nu Janne Norell gått i pension.

Han började i företaget den 15 maj 1971 som styrman ombord på m/s Västan och skeppare på m/s Carina (en liten W-båt som tog 28 passagerare). Därefter provade han på många olika tjänster som kontrollör, trafikassistent, trafikledare och trafikinspektör. Från 1994 var han chef för kundservice. Ett av Jannes stora intressen är fartygsinredning och tillgänglighet och han har varit med och utformat många av Waxholmsbolagets fartyg i dessa avseenden.

Jan Norell med hustrun Annika.
FOTO: CHRISTER LUNDIN

Många ville uppvakta

Den 9 december hölls mottagning för Janne på m/s Söderarm och över 120 personer kom för att uppvakta. Rederikontorets personal, med VD Ewa Stenberg i spetsen, bjöd på vers i raptakt om hur Janne alltid ställt upp och fixat det mesta.

Janne kommer att fortsätta med en del konsultuppdrag åt Waxholmsbolaget under vintern. Det gäller m/s Värmdö och m/s Vånö som byggs om på Oskarshamnsvarvet.

Ventrafiken får ny vd

Ventrafikens styrelse har utsett Magnus Anderson till ny vd för Ventrafiken AB, som är helägt av Landskrona stad. Magnus Anderson arbetar för närvarande i Holland för ett av de största kryssningsrederierna i världen där han utbildar och tränar befälhavare.

Magnus Anderson är sjökapten från grunden och har en lång erfarenhet av att driva passagerarfartyg, både internationellt och i Sverige. ”Det har varit styrelsens mål att hitta en vd som har nautisk kompetens och kan driva verksamheten operativt”, säger Bo Lundgren styrelsens ordförande i ett pressmeddelande. Ventrafiken befinner sig i en intensiv fas där nya kajer, terminaler och även ett nytt fartyg är under byggnation. Allting beräknas stå klart under 2012 och planerna för framtiden är utstakade. Under våren kommer Magnus Anderson att ta över efter den nuvarande VD Bengt Meuller.

Stipendier åt sjöbefäl

20 gotlänningar som studerar till sjöbefäl har fått ta emot stipendier ur skeppsredare Eric D Nilssons fond. Under de tretton år som fonden funnits har drygt 1,7 miljoner kronor delats ut till 189 stipendiater. Fonden instiftades vid Eric D Nilssons 70-årsdag för att främja utbildning av gotlänningar till sjöbefäl både på däck och i maskin.

På bilden ses från vänster: Robert Hammerin, Martin Bengtsson, Anton Ring, John Jakobsson, Gustav Andersson, Jesper Malmkvist, Anna Molin, Asker Kristiansson, Eric D Nilsson och stiftelsens vide ordförande Bertil Ahlqvist, Axel Broander, Nils Östman, Oskar Schöllin, Björn Håkansson, Paul Nilsson, Morgan Johansson, Joel Gottberg och Timmi Nilsarve.

Med på bilden är inte Simon Westberg, Kristian Nordström, Roger Lindgren och Mattias Sandgren. Björn Håkansson läser till sjökapten på Åland, Paul Nilsson och Kristian Nordström läser till sjöingenjör respektive sjökapten vid Chalmers och Oskar Schöllin studerar till skärgårdskapten vid Marina läroverket i Danderyd. Alla övriga läser till sjökapten i Kalmar.

TEXT OCH FOTO: OLA SOLLERMAN

Margus Pöldma till WÅAB

Margus Pöldma slutade sin tjänst som operativ chef på Färjerederiet till julhelgen och började vid nyår på Waxholmsbolaget som trafikinspektör med ansvar för bl a sjösäkerhetsfrågor, navigationsfrågor, incidenthantering och operativ uppföljning.

Djurgårdsvarvet nyanställer

Som ett tecken på att bättre tider är i faggorna har Djurgårdsvarvet/Shipsforsale Sweden anställt en tredje mäklare. Det är Henrik Gillberg.

Henrik är 30 år och kommer närmast från utbildning på Klart Skepp. Hans arbetsuppgifter blir förutom att jobba med köp och försäljning att jobba med den nya utökade hemsidan som kommer i mars-april.

Den som vill träffa Henrik är välkommen till *”Öppet hus”* på eftermiddagen den 9 mars på Djurgårdsvarvet, Fjällgatan 34 i Stockholm.

Varvsrapporter

Full fart på Tenö varv

Tenö varv upplever denna vinter en mycket hög beläggningsgrad. Vintermånaderna brukar vara lite lugnare och när vårsolen kommer och isarna går upp, ökar tempot. Men i år har många nya och gamla kunder valt att anlita just Tenö varv även på vintern. Den annalkande våren ser också ljus ut.

Ett antal passagerarfartyg befinner sig just nu på varvet. På Gustafsberg VII, Eskil, Evert Taube och Prins Carl Philip utförs en rad underhållsarbeten. Förutom torrsättning och bottenbesiktning sker bland annat ultraljudsmätning av skrovtjocklek, översyn av roder, propelleraxlar, styrmaskin och liknande.

Svävare 2000 av märket Griffon 8100TD.

En spännande påhälsning har också varvet fått av Försvarets Svävare 2000 av märket Griffon 8100TD. Tenö varv reparerar kjolsystemet, modifierar avgassystemen till huvudmotorerna och reparerar hydrauliken till rodersystemet. Svävaren används för tunga transporter av trupper, fordon, containrar och gods. Den drivs av två radiatorkylda dieselmotorer. Varje motor driver en propeller inbyggd i en dysa och två lyftfläktar. Svävaren kan användas på vatten, is eller i sump- och träskmarker samt framföras på land kortare sträckor.

Även ett antal vägfärjor underhålls växelvis, just nu. Vaxholmen och Castella genomgår motorrenovering. Fragancia får uppriktning av en huvudmaskin och Veronica får sina ventilationsintag på bildäcket upphöjda för att förhindra vatteninträngning.

Fridhems varv ger Sunningen ett lyft

Fridhems Varv har fått i uppdrag av Uddevalla Turisttrafik AB att bygga om M/S Sunningen. Ombyggnaden gäller ny hytt i gammaldags stil, ny handikappad toalett, nytt pentry och en ny ingång i mitten på fördäcket. Man bygger även en ny maskinkapp med A60 isolering. En ny skylight tas upp på övre däck och gammaldags räckverk monteras runt övre däcket samt förlängning av det övre däcket akterut. Alla rutor byts i salongen. Den gamla fören tas fram då man byggde in den för några år sen. Det byts också en hel del plåt i skrovet. Det är alltså en ganska omfattande ombyggnad tillbaks till gammal stil.

Marincenter Syd förstärker organisationen

Marincenter Syd AB kommer inom kort att förändra och förstärka organisationen för att bättre motsvara Volvo Pentas krav på ett Volvo Penta Center. Från 1 januari 2011 förstärks företaget i form av Reine Pettersson från Volvo Penta. Reine Pettersson har sina rötter i rederinäringen och har under sin tid på Volvo Penta arbetat som reservdels- och servicechef samt säljansvarig för Norden. Bolaget kommer att delas i två separata företag med olika ägarstruktur för att på ett bättre sätt utveckla respektive affär. Varvsdelen byter namn till Simrishamns Varv AB. Motor och reservdelsdistribution Marin & Industri, kläd- och tillbehörsbutiker samt hamndrift kommer att drivas vidare som Marincenter Syd AB med Sven & Lotta Johansson och Reine Pettersson som ägare. Ytterligare resurser för säljstöd/marknadsföring och teknisk support/säljapplikation kommer att tillföras som stöd för rollen som Volvo Penta Center.

Oskarshamnsvarvet bygger om Vånö och Värmdö

Vånö får förutom nytt maskineri även ny passagerarinredning samt ny besättningsinredning med dusch och WC i varje hytt. Värmdö fick nytt maskineri och passagerarinredning förra året får nu ny besättningsinredning. Fartygen ska levereras i månadsskiftet mars/april.

Läsarnas frågor

FRÅGA:
Skärgårdsredarna har fått igenom en lagändring i Riksdagen som gör att det från 1 juli 2010 är tillåtet att anlita befälhavare med eget företag i inre fart. Ska det vara moms på fakturan och vilken momssats gäller i så fall?

SVAR:
Enligt Skatteverkets handledning för mervärdesskatt 2010, del 2 gäller följande:

Uthyrning av sådan personal som är nödvändig för ett skepps behov eller framförande utgör sådan omsättning som är undantagen från skatteplikt enlig 3 kap, 21 §, 4 p. ML (momslagen) Uthyrning av personal som inte ingår i säkerhetsbesättningen ombord kan däremot inte anses täcka direkta behov för fartyget även om de har en viss säkerhetsfunktion att fylla, t ex i säkerhetsorganisationen ombord. För dessa gäller momssatsen 25 %.

Ett företag som hyr ut arbetskraft till ett fartyg måste kunna styrka att förutsättningarna för att tillämpa undantaget är uppfyllt. Detta kan visas genom dokumentation som visar att personalen ingår i säkerhetsbesättningen enligt bestämmelserna i fartygssäkerhetslagen.

NOT:
Enligt Skatteverkets handläggare får egenföretagaren som fakturerar tjänsten utan moms inte heller göra momsavdrag för de kostnader i företaget som kan hänföras till tjänsten.

Pressreleaser

Cinderellabåtarna kvar

Under hösten har Strömma Turism & Sjöfart, ägare av Cinderellabåtarna, fört en kampanj för att väcka opinion mot landstingets skattesubventionering av Waxholmsbolagets turisttrafik. Nu har ett antal åtgärder vidtagits och Cinderellabåtarna blir kvar i Stockholms skärgård.

Landstingets alliansstyre har, under tiden efter valet, vidtagit ett antal åtgärder för hur kollektivtrafiken till lands och till sjöss skall styras. Bland annat har man inrättat en trafiknämnd, Waxholmsbolaget och SL får en ny styrelse och Waxholmsbolagets uppdrag kommer att förändras.

Strömma välkomnar beslutet att bedriva en större del av trafiken från ett antal replipunkter till s.k. kärnöar med en förhoppning om att detta kommer resenärerna till gagn i.o.m fler turer men till samma eller lägre kostnad för landstinget.

– Det är glädjande att politikerna har tagit frågan om kollektivtrafikens styrning och inriktning på sjön på allvar. Vi ser positivt på de åtgärder som vidtagits och har goda förhoppningar att man i framtiden kommer att arbeta för *”mer trafik till lägre kostnad”,* säger Peter Henricson ansvarig för Cinderellabåtarna.

Viking Line bygger nytt fartyg för gasdrift

Viking Line har tecknat avtal med varvet STX i Finland för att bygga en passagerarfärja för leverans i början av 2013. Kontraktspriset är ca 240 miljoner euro. Fartyget kommer att byggas på Åbovarvet för trafik på linjen Åbo-Åland-Stockholm. Avtalet innehåller därutöver option på ytterligare ett fartyg. Avtalet är beroende av ett miljöstöd från finska staten. Färjan byggs för dual fuel-drift (LNG alt. marindiesel).

Fakta: Längd 214 m, bredd 31,8 m djupgående 6,8 m, bruttodräktighet 57.000 ton. Isklass 1A super. Färjan kommer att ta 2 800 passagerare och ha en servicefart på 22 knop.

Pråmar Mobilteknik AB

Mobilteknik har tagit fram en ny serie pråmar, som tillverkas under det regelverk om skrovstyrka och detaljer som baseras på De Norske Veritas regler för byggnation och klassifikation av stålskepp under 90 meter. Transportstyrelsen har godkänt konstruktionen för klassning. Även Arbetarskyddsstyrelsens krav på säkerhet uppfylls uppger företaget Mobilteknik AB.

Marina läroverket startar uppdaterad Marinteknisk utbildning

Gymnasieskolan reformeras från hösten 2011. Marina läroverket i Danderyd får då ett uppdaterat rent Marintekniskt program med två huvudinriktningar, el och elektronik samt service och reparation. Dessa gymnasieutbildningar blir unika i Sverige. Ansökningstiden sträcker sig fram till vecka 18. Elinriktningen fokuserar på de alltmer komplexa elsystemen i fritidsbåtar och mindre yrkesfartyg. På service och reparationsinriktningen är fokus båtar, motorer och dess teknik. Målet är att kunna jobba med dessa system i branschens företag.

Det finns behov av kunniga marintekniker både på servicevarv, båttillverkare, butiker, grossister och inom försäljning. Eleverna får möjlighet att ta Förarbevis, Kustskepparen och Fartygsbefäl/Maskinbefäl klass VIII. Programmen är yrkesinriktade men ger med rätt individuellt val högskolebehörighet tex till Sjöfartshögskolorna, men även till andra högskoleutbildningar.

På utbildningsresor med skolans segelfartyg ges möjligheter att förkovra sig i Praktiskt sjömanskap och Navigation. Minst 15 veckor av utbildningen är arbetsplatsförlagd för att skapa erfarenheter av praktiskt arbete inom marinbranschen och ge kontakter för ett framtida yrkesliv. Allt enligt Marina Läroverket.

Volvo Penta och Yamaha Motor i teknologisamarbete

AB Volvo Penta och Yamaha Motor Co., Ltd har slutit avtal om teknologisamarbete för utvecklandet av elektroniska styrsystem för båtar. Genom det helägda elektronikföretaget CPAC utvecklar Volvo Penta idag världsledande marina elektroniklösningar, exempelvis den elektroniska plattformen EVC (Electronic Vessel Control). Detta CAN-baserade nätverk, som knyter samman motor, transmission, instrument och tillbehör i ett och samma system, utgör idag den elektroniska basen för Volvo Pentas produktprogram för motorbåtar. Introduktionen av elektronikprodukter inom marinindustrin kommer att intensifieras under de kommande åren och i syfte att skapa tekniksynergier har Volvo Penta och Yamaha Motor nu skrivit avtal om teknologisamarbete. Samarbetet inleds kring Volvo Pentas befintliga teknologi, men parterna har för avsikt att utvärdera möjligheterna till samarbete även inom marknadsföring, skriver Volvo Penta i ett pressmeddelande.

Syftet är att ge fler människor möjlighet att komma ut på havet och i skärgården utan att ha tillgång till egen båt.

Båtluffa i Bohuslän

Västsvenska Turistrådet har startat ett båtluffningsprojekt i samarbete med skärgårdsredare på västkusten.

Syftet är att ge fler människor möjlighet att komma ut på havet och i skärgården utan att ha tillgång till egen båt. Man vill nu erbjuda möjligheter att ta sig båtvägen längs Bohuslän och ta del av upplevelser på olika intressanta platser. Turistrådet välkomnar alla som har skärgårdstrafik för att tillsammans utveckla verksamheter enligt besökarnas vilja och önskemål. Målet är att få besöksnäringen att växa i Västra Götaland.

Västsvenska Turistrådet erbjuder marknadsföring genom www.vastsverige.com (och dess internationella motsvarigheter) som har cirka 4 miljoner besökare och är den största plattformen för affärer inom besöksnäringen.

Turistrådet erbjuder en fri grundutbildning i hur man kan presentera sitt erbjudande på sajten och hur det blir bokningsbart. Träffar för nätverkande och utbyte av erfarenheter kommer att ordnas. Det kostar inget att delta i projektet, utan det handlar mer om att engagerar sig och avsätta tid.

Mer information fås av
anna-karin.ojerskog@vastsverige.com , tel 0730 39 10 47.

INTRESSANT

seminarium om fordonsgas

Den 9 februari anordnade Sveriges Hamnar och Energigas Sverige ett välbesökt seminarium om LNG och sjöfart. 145 personer deltog i konferensen på Svenskt Näringsliv i Stockholm. Programmet tog upp ämnen som miljö, teknik, marknad, synergier och infrastruktur från olika perspektiv inom sjöfartsbranschen

Man kan sammanfatta seminariets anföranden med att LNG (Liquefied Natural Gas) gör det möjligt att uppfylla kommande internationella gränsvärden för olika utsläpp från sjöfarten i Nordsjön och Östersjön. Gasen är en flexibel energibärare med många tillämpningar som är effektivare och betydligt renare än olja och diesel. Det största problemet med LNG är investeringskostnaderna i infrastruktur och fartyg och osäkerheten kring vilket pris gasen kommer att ha på marknaden framöver. Tillgången på LNG beräknas vara god under lång tid framöver. När biogas (LBG) så småningom finns i tillräckliga kvantiteter kan man gå över på det från LNG utan några konverteringar.

De stora ännu obesvarade frågorna är:

- Hur kommer infrastrukturen att lösas? (frågor som transporter och säkerhetsaspekter är avgörande)
- Vilket regelverk kommer att gälla? (Transportstyrelsen hade ingen representant på plats som kunde svara på frågor. Får man t ex bunkra med passagerare ombord?)
- Vem ska börja, LNG-leverantörerna eller rederierna?

Med kommande kravnivåer för såväl svavel- som kväveutsläpp i Östersjöområdet, står det klart att något måste göras. Med LNG reduceras dessa utsläpp samt partiklar radikalt. Även utsläpp av koldioxid minskar något.

LNG-färjan Stavangerfjord.

Alternativ till att gå över till LNG är att använda katalytisk reduktion eller EGR*, men det ger inte lika bra effekt som att använda LNG och ökar dessutom bränsleförbrukningen. För att minska koldioxidutsläppen (CO_2) från transporter radikalt finns egentligen bara en lösning: minska förbrukningen genom ekonomisk körning, lägre fart samt bränsleeffektiva motorer.

EGR* Exhaust gas recirculation

TEXT & FOTO: LEENA TEGEVI

Alf Norgren, Per Jacobsson, Gabor Szemler, Gustav Dillner och Camilla Östlund på Vaxös brygga.

TRANSPORTSTYRELSEN
på studiebesök

I november inbjöd Skärgårdsredarna Transportstyrelsen till möte och studiebesök på ett antal fartyg i Stockholm för att diskutera kommande brandföreskrifter.

Från Transportstyrelsen kom handläggaren Gabor Szemler, juristen Camilla Östlund samt fartygsinspektörerna Per Jacobsson och Gustav Dillner. Indrek Pöldma, Alf Norgren, Arne Welin och Leena Tegevi representerade Skärgårdsredarna.

Anledningen till mötet var ett förslag till föreskrifter om brandskydd på fartyg som inte omfattas av SOLAS. Föreskiftsförslaget innehåller bland annat förändrade krav på befintliga fartygskonstruktioner samt krav för nya fartyg som enligt Skärgårdsredarna är svåra eller orimliga att uppfylla. Detta ville föreningen visa i praktiken genom studiebesöken på fartygen Vaxö, Norrskär och Djurgården 10.

Skärgårdsredarnas ståndpunkt är att myndigheten inte ska ställa nya krav på tidigare godkända konstruktioner, såvida det inte kan påvisas att konstruktionerna är direkt olämpliga t ex genom inträffade olyckor. De bränder som förekommit ombord i skärgårdsfartygen är nästan uteslutande maskinrumsbränder, vilka har tagits om hand av befintliga brandsläckningssystem. Kraven på brandbekämpning ombord måste också ställas i förhållande till fartygens närhet till land och externa räddningsinsatser. När det gäller maskinrumsbränder så är det rimligt med ett funktionskrav som förhindrar bränslespray på heta ytor.

TEXT & FOTO:
LEENA TEGEVI

Camilla Östlund och Gustav Dillner i maskinrummet.

Välkommen till Skärgårdsredarnas monter: AG:01

76:e Allt för sjön

Mötesplats med många nyheter

Allt för sjön på Stockholmsmässan är en mässa för dem som bedriver skärgårdstrafik såväl som för fritidsbåtintresserade. Här visas nya navigationssystemen, nya marinmotorer, elektroniska instrument, pumpar, elsystem, radar, kylanläggningar, vattenrenare m.m.

Den 4 mars är det förhandsvisning endast för press och bransch. Skärgårdsredarna är naturligtvis på plats som vanligt. Monternumret är AG:01.

Årets Allt för sjön bjuder på många nyheter av intresse för dem som har båten och skärgården som arbetsplats. Företag som Scania, Volvo, Furuno Sverige, Trueheading, Thermoprodukter m. fl. har produkter riktade direkt för redarnäringen. Här visas till exempel det senaste inom kommunikation som VHF, AIS, GMDSS Inmarsat-stationer samt andra hjälpmedel som till exempel nya värmekameror. Mycket av detta finns i montrarna på tillbehörsavdelningen som nu är en av Europas största. Flera utställare i år är nya på den svenska marknaden.

– Mässan blir faktiskt lite större i år än förra året. Omkring 500 företag ställer ut 1000-talet båtar. Tillbehörsdelen ökar och vi kommer att ha intressanta seminarier att gå på samt en ovanlig miljösatsning, säger Thomas Sandberg, projektledare för Allt för sjön.

Ren botten utan gift

”Ren botten utan gift” är en storsatsning på mässan som görs av bland andra Naturvårdsverket, Svenska Båtunionen och Kemikalieinspektionen med syftet att stimulera utvecklingen av olika giftfria lösningar för att hålla båtskrov rena från påväxt. Projektet visualiseras på mässan i en stor monter där bland annat två båtskrov är upphängda i taket. Det ena beväxt och det andra rent. I montern kommer tio av de mest lovande svenska och internationella giftfria lösningarna att visas upp. En jury, som representerar betydelsefulla svenska kundgrupperingar, kommer att bedöma koncepten.

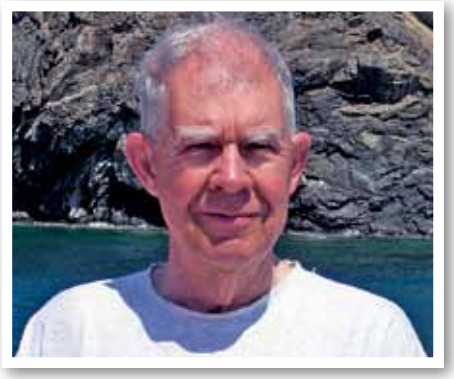
Tävling – Årets Nyhet

För andra året i rad delas priset Årets Nyhet ut.

– Syftet med tävlingen är att lyfta fram innovativa marina produkter för allmänheten samt inspirera till en stark utveckling av innovativa, designade och miljöanpassade produkter för marint bruk, säger Marie-Louise Johansson, ansvarig för Årets Nyhet på Allt för sjön.

K-märkta fartyg får utmärkelse

Tre nyligen K-märkta fartyg får fredagen den 11 mars ta emot plaketter:
Bogserbåten Sven, byggd 1897
Lotsbåten Heimdal, byggd 1932
Fartyget Marieholm, byggd 1934.



Udda båtar

Här kommer ytterligare några exempel från många års ofta rutinmässigt tragglande men ibland roligt och stimulerande jobb som fartygsinspektör.

Sunnan

Sunnan är väl egentligen ingen udda båt, men hon presenterades i nummer 4/2010 och jag har en del minnen från hennes tidigaste dagar.

Inför leveransen inflöt stabilitetsberäkningar för Sunnan till Kungl. Sjöfartsstyrelsen och hamnade så småningom på mitt bord. Det såg lite tunt ut – bara en A4-sida med en midskeppssektion och en hävarmskurva. Midskeppssektionen hade jag svårt att få till överensstämmelse med Sunnans spantruta. Hävarmskurvan var inte måttsatt och det gavs ingen hänvisning till vilken lastkondition som avsågs.

Jag fick lyfta på luren och slå en signal upp till Marimatic i Östhammar. Hans Ruppert svarade att *”det här var det bästa man kunde tänka sig, för det var gjort med datamaskin på Kungl. Tekniska Högskolan.”*

Så småningom kröp det fram att det inte var Sunnans skrov som matats in i datamaskinen utan ett tidigare bygge med ungefär samma proportioner *”fast den var förstås lite mindre också…”*

Det blev till att börja från början igen och mata in rätt skrov och efter någon tid kom komplett hydrostatiskt underlag.

Så kom Sunnan till Stockholm och skulle docka in på Finnboda varv. Ett bra tillfälle för att genomföra ett krängningsprov och jag fick mitt första uppdrag på fältet med att övervaka provet. Det utfördes före dockningen och i lä innanför dockvallarna. Efter avslutat prov satt vi kvar ombord och analyserade resultatet och väntade på att Sunnan skulle landa rätt på blocken.

Plötsligt uppenbarar sig en grodman och blandar sig i vår diskussion. Ut ur dräkten kom med visst besvär fartygets befälhavare, Björn Justin, som personligen varit nere på dockbottnen för att se till att hans fartyg hamnade rätt.

Avant

Första gången jag stötte på Avant var en vintereftermiddag och av ren nyfikenhet. Det var ett cirka 15 meters

Plötsligt uppenbarar sig en grodman och blandar sig i vår diskussion. Ut ur dräkten kom med visst besvär fartygets befälhavare, Björn Justin, som personligen varit nere på dockbottnen för att se till att hans fartyg hamnade rätt.

stålskrov som stod i en hemgrävd docka en bit utanför Strängnäs. Jag fick ingen klarhet i vem som ritat båten, men skrovet lär ha byggts i en skogsbacke på norra Lidingö för att sedan dras ut på isen och sjösättas med islossningen. Ett par av mina äldre kolleger uppgavs ha tittat på skrovet några gånger, dock utan kommentarer till byggarna och med mycket bristfällig dokumentation i dossieren. Med skeppsbyggarögon fanns det en hel del att klanka på, speciellt tekniken att binda ihop förband. Något byggarna inte hade mycket känsla för.

I dossieren hittade jag en detaljerad

anvisning för hur ramen till motorn skulle byggas: mycket noggrann uppriktning innan motorn skruvades fast och hela paketet lyftes ned i motorrummet. Men inte ett ord om hur ramen skulle fästas in i skrovet och något trycklager för att ta upp propellerkrafterna var inte planerat. Efter en del diskussioner accepterade byggarna att skrota motorramsidén och bygga en konventionell integrerad motorbädd.

Båtens beställare – en pensionerad företagare som gjort sig en bra slant på en allmänt spridd innovation – gav sina direktiv till byggarna, som i sin tur inte ville komma i kläm genom att diskutera med Inspektionen. Det blev till att gå den långa vägen, alltså anmärka på uppenbara fel och så småningom få ändring till stånd.

Beställaren ringde mig en dag och berättade att Avant skulle bli bästa möjliga säkerhetsmässigt. Det visade sig att man isolerat skrovets insida med ett par decimeter polyuretanskum. OK, det ger god flytkraft, men polyuretan kollapsar helt om det kommer i kontakt med olja. Det smälter också om det skulle bli en brand och kan avge hälsofarliga gaser. Inget problem, motorrummet skyddades av både Halon och CO_2. Både Halon- och CO_2-behållarna var placerade på förkant av det förliga motorrumsskottet, saknade huvudavstängningsventiler och var fullt aktiverade medan jobb pågick i motorrummet. Med andra ord – fullständigt livsfarligt! Dessutom en CO_2-mängd som jag beräknade till cirka 400 % fyllning av motorrummet. Gasflaskorna tyckte man var bra att hänga upp ytterkläder på… Det blev ändring – omgående.

Så småningom riggades båten som tvåmastad motorseglare och beställarens dröm var att kunna ge sig ut på långsegling. Tyvärr hann han aldrig se båten fullt färdigställd och den försvann också från min horisont.

Ruffel och Båg

Två gamla tulljakter som nu användes som utbildningsplattformar. En vacker sommardag ringde man från företagsledningen och undrade om jag kunde komma ner och ta en titt på båtarna. De hade några veckor tidigare fått sig en tryckare. Förtöjda sida vid sida mot en stenkaj hade de träffats långsides av ett väsentligt större och tyngre passagerarfartyg.

Den inre av båtarna hade kommit lindrigt undan med bara små skrapmärken, medan den yttre helt plötsligt blivit 5 centimeter smalare i däcksnivå. Strax under däck fanns ett hål rätt in i akterpiken. OK, inte mycket större än en femkrona, men ändå. Då var det värre på insidan. Båda motorrumsskotten satt och sladdrade. Nitarna mot bordläggningen hade delvis fungerat som blixtlås och skjuvats av. De flesta nitskallarna satt ännu kvar i bordläggningsplåten. Motorrumsdörrarna gick inte att stänga, eftersom skotten blivit skeva. Det hade i alla fall gått att köra båtarna och kursplanen hade man följt. Bland annat med en resa tur och retur till Gotland. Det var ju sommar och vackert väder. Sjösäkerheten kunde nog ha diskuterats tidigare.

Leona

Leona var en 12-14 meters motorbåt i stål, byggd i Danmark och intagen till Göteborg någon gång i slutet av 1970-talet som nöjesbåt. I mitten av 80-talet såldes hon vidare till en linfärjebefälhavare som ville använda henne som passagerarbåt på Mälaren. Det behövdes en och annan komplettering i utrustningsväg, bland annat en brandpump. En av mina kolleger kom fram till att 25 m^3/h och 5 bars tryck skulle bli lagom. Den stolte ägaren och befälhavaren beställde och fick en sådan pump installerad. Den var stor – nästan så att båten gick med slagsida. Det är nog få båtar i den storleksordningen som varit så välutrustade i fråga om släckande brandskydd.

Motorrummet var trångt med sina två huvuddieslar, brandpumpen och en hjälpmotor. Hjälpmotorn måste ha satts in i efterhand med tanke på hur installationen gjorts. Båda huvudmotorernas avgasrör gick i en lyra upp under däck i motorrummet för att sedan gå längs med botten och ut genom akterspegeln. Vid installationen av hjälpmotorn hade man gjort det lätt för sig och kopplat in dess avgasrör på ena huvudmotorns rör. Båda systemen var vattenkylda, vilket hade fört med sig att hjälpmotorn snabbt fyllts upp med kylvatten från huvudmotorn. Inte undra på att hjälpmotorn var omöjlig att starta…

En vacker dag dök Leona upp på Kummelnäs varv och ville ha hjälp med att förlänga kablarna till babords motor. Något förundrade tog man en titt i motorrummet. Det visade sig inte vara

Det visade sig inte vara något fel på kablarna, men tre av fyra motorfästen hade brustit och motorn hängde bokstavligt talat i kablarna.

något fel på kablarna, men tre av fyra motorfästen hade brustit och motorn hängde bokstavligt talat i kablarna. När båten byggdes hade man installerat trycklager i en stålplatta vid respektive motors akterkant. Stålplattan var i sin tur alldeles för vekt infäst till skrovet och propellertrycket hade överförts via motorn till motorfästena som inte var dimensionerade för tryckkraft. Som gjort för haveri...

Vid ett senare tillfälle och mitt i en smällkall vinter var Leona åter på Kummelnäs varv, den här gången uppdragen på slipen. Med sedvanlig nyfikenhet snokade jag runt ombord och kom till slut ner i akterhytten, där durkarna var borttagna. Hela botten var isolerad med polyuretanskum. Men det var också något som blänkte, vilket visade sig vara ren is. Till avgasrören hade man använt vanliga vattenrör i polyeten med två millimeters godstjocklek. Rören hade helt enkelt frusit sönder i vinterkylan. Den lycklige redaren fick en oförutsedd extrakostnad för byte av avgasrör till mer ändamålsenligt material.

Inte alltför långt därefter såldes båten vidare till ny ägare med bättre förutsättningar att ta hand om henne.

TEXT: PETER HOFFSTEN