

Talare på Transportstyrelsens sjöfartsseminarium 2019

Ökad andel gods på köl - för avlastning och för miljö



Björn Garberg
Strategisk planerare
Sjöfart
Trafikverket

Björn är sjökapten, logistiker och transportekonom som slutligen tog klivet iland. Har där jobbat som marknadsanalytiker och projektledare inom den privata sektorn samt i olika chefsbefattningar på Sjöfartsverket. Ansvarade där för regeringsuppdraget om inlands- och kustsjöfart och gick sedan till nuvarande tjänst på Trafikverket.

Ambitiösa klimatmål och ökad efterfrågan på transporter innebär stora framtida utmaningar för transportsektorn. Sjöfarten kan vara en av nycklarna till ett smartare och mer energieffektivt utnyttjande av transportsystemet som helhet - men det gör sig inte självt. Vad görs och vad kan göras?

Stora miljövinster genom ökad effektivitet Sea Traffic management



Ulf Siwe
STM-kommunikatör
Sjöfartsverket

Ulf är civilingenjör och har 20 års erfarenhet från IT-branschen. Han började inom sjöfartssektorn 2013 i MONALISA 2.0-projektet och är nu kommunikatör för Sea Traffic Management (STM). Ulf har skrivit ett antal vetenskapliga artiklar om e-navigation och IT-infrastruktur, och är en uppskattad talare på internationella konferenser.

Sea Traffic Management (SRM) innebär standardiserad informationsdelning i realtid inom den maritima sektorn och är

en bas för ökad säkerhet, effektivitet och lägre utsläpp. Presentationen fokuserar på miljövinster som kan uppstå tack vare Just-In-Time anlop.

Tillbaka till fossilfri sjöfart – förnybar framdrift och energieffektivisering



**Linda Styhre
Forskare
IVL Svenska
Miljöinstitutet**

Linda är forskare på IVL Svenska Miljöinstitutet och projektledare för flera forskningsprojekt och uppdrag inom hållbara transporter, energieffektiv sjöfart, hamnutveckling och infrastrukturplanering. Linda arbetar med både nationella och internationella projekt och har varit gästforskare på University of New South Wales i Australia för att studera fartygsemissioner i hamnstaden och på Tokyo University of Marine Science i Japan för att studera kapacitetsutnyttjande i feedersjöfart.

Sjöfarten är idag helt beroende av fossila bränslen och är troligen det trafikslag som kommer att ha svårast att ställa om till fossilfrihet. Detta beror i stor utsträckning på de mycket stora volymerna bränsle som världsfloTTan förbrukar samt att fartygs långa livslängd riskerar att försena utvecklingen då många tekniska innovationer sannolikt kräver nybyggnation. Samtidigt förväntas sjöfartens transportarbete öka vilket ytterligare försvårar en minskning av användandet av fossila bränslen.

IMO har satt ett mål att utsläppen av växthusgaser från internationell sjöfart bör minskas med minst 50 % 2050 jämfört med 2008, samtidigt som man bör eftersträva helt fossilfria lösningar. För en sjöfartsflotta med kraftigt minskande utsläpp krävs en kombination av flera olika lösningar inklusive en ökning av förnybar framdrift samt energieffektivisering genom tekniska, operationella och strukturella åtgärder. Men är det tillräckligt – och går utvecklingen tillräckligt fort?

Hur arbetar sjöfartsbranschen med likabehandling och kränkande särbehandling



Carolina Kihlström

**Projektledare och
kommunikationsansvarig**

Svensk Sjöfart

Carolina Kihlström arbetar på Svensk Sjöfart med projektledning och kommunikation. Innan Svensk Sjöfart arbetade hon på det nationella kompetenscentret Lighthouse. På Svensk Sjöfart arbetar Carolina bland annat tillsammans med Seko Sjöfolk, Sjöbefälsföreningen, Sarf, Skärgårdsredarna, Chalmers tekniska högskola, Linnéuniversitetet/Sjöfartshögskolan, Wista, #lättaankar, Sjösektionen på Chalmers, Linnéstudenterna och Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Almega i en branschövergripande arbetsgrupp inom projektet Vågrätt som arbetar med att ta fram och genomföra konkreta branschövergripande åtgärder för att uppnå målet om en sjöfart fri från kränkandes särbehandling och trakasserier.

Under seminariet kommer frågan kring likabehandling, kränkande särbehandling och trakasserier att diskuteras. Seminariet belyser också utmaningarna i sjöfartsbranschen, hur branschen arbetar med frågorna och vad forskare och experter säger i frågan.

#metoo och likabehandling – fluga eller elefant?



Elin Stenberg
HR-manager
Tallink Silja AB

Elin Stenberg arbetar som HR manager på Tallink Silja AB med fokus på arbetsmiljöfrågor. Hon deltar i arbetsgrupper inom #vågrätt och leder interna arbetsgrupper inom området.

En stunds reflektion kring #metoo:s betydelse för likabehandlingens slutgiltiga vara inom sjöfarten. Vilken betydelse kan #metoo och #vågrätt ha för att modernisera branschen? När vi om 10 år ser tillbaka till åren runt 2015-2020, vilken betydelse tror vi att de här åren hade?

#metoo och likabehandling – fluga eller elefant?



Anna Bergstrand
HR-chef
Skärgårdsbolaget

Anna Bergstrand har en bakgrund inom verksamhetsutveckling och har utvecklat och genomfört förändringsprocesser, utbildningar, chefsforum, agerat chefsrådgivare mm. Arbetat på sjön och transportseglat. Civilekonom.

En stunds reflektion kring #metoo:s betydelse för likabehandlingens slutgiltiga vara inom sjöfarten. Vilken betydelse kan #metoo och #vågrätt ha för att modernisera branschen? När vi om 10 år ser tillbaka till åren runt 2015-2020, vilken betydelse tror vi att de här åren hade?

Transportstyrelsens reflektioner kring #metoo och #lättaankar



Pernilla Wallin
Chef för enheten för
fartyg och sjövärdighet
Transportstyrelsen

Pernilla Wallin är chef för enheten för fartyg och sjövärdighet och även ställföreträdande Sjö- och luftfartsdirektör. Hon har arbetat på Transportstyrelsen sen dess bildande 2009 och har haft olika chefsposter inom myndigheten. Hon har en bakgrund som sjökaptan och arbetade 10 år till sjöss i olika befattningar innan hon började på Sjöfartsverket -99.

För sjöfarten har den problematik som lyftes under #metoo tyvärr inte varit ny, kunskap och erfarenheter kring kränkande särbehandling finns inom branschen. Redan 2015 skrevs det om hur kvinnliga elever har bemötts ute på praktiker. #metoo och #lättaankar har återigen och på ett väldigt tydligt sätt visat att problematiken kvarstår. Transportstyrelsen har följt frågan under åren på flera sätt och kommer att framföra myndighetens reflektioner, och roll med anledning av de kränkande särbehandlingar som #metoo vittnade om.

Transportstyrelsens reflektioner kring #metoo och #lättaankar



Fredrik Jonsson
Chef för sektionen för
sjövärdighet
Transportstyrelsen

Fredrik är sjökaptan och började arbeta på myndigheten 2007. Han har arbetat med behörigheter och ansvarat för STCW-frågor, både vad gäller regelutveckling och tillsyn. Han gick sedan över till att ansvara för MLC-frågor och är numera chef på sektionen för sjövärdighet som arbetar med regelutveckling

med ansvar för tekniska konstruktionskrav, navigation, radio, arbetsmiljö m.m.

För sjöfarten har den problematik som lyftes under #metoo tyvärr inte varit ny, kunskap och erfarenheter kring kränkande särbehandling finns inom branschen. Redan 2015 skrevs det om hur kvinnliga elever har bemötts ute på praktiker. #metoo och #lättaankar har återigen och på ett väldigt tydligt sätt visat att problematiken kvarstår. Transportstyrelsen har följt frågan under åren på flera sätt och kommer att framföra myndighetens reflektioner, och roll med anledning av de kränkande särbehandlingar som #metoo vittnade om.

Att prata #metoo med sjökaptener



Erik Froste
Rederichef
Färjerederiet

Erik har gjort en karriär som sjöman vidare till sjöbefäl, sedan som speditör, hamn- vd och numera redare.

Färjerederiet var förmodligen inte värre än något annat företag i Sverige. Men det fanns absolut en tuff och hård attityd på vissa arbetsplatser trots att alla policys och värderingsord fanns på plats. Hur gör man det försåtligt, när man har 750 anställda på 44 arbetsplatser. Hur ställer sig ledningen främst i kön och säger -Stopp! Det här är inte OK.

Eko-bonus och hur vi kan främja intermodala godstransporter



Björn Olsson
Kvalificerad utredare
Trafikanalys

Björn har arbetat på Trafikanalys sedan 2010 bland annat med sjöfartens konkurrenssituation och sjöfartsstödet. Björn var med och tog fram Trafikanalys förslag till Eko-bonussystem år

2017. Mellan 2015-2017 var Björn sekreterare i Vägslitageskattekommittén.

Björn berättar om Eko-bonussystemet och preliminära resultat från Trafikanalys uppdrag om hur intermodala godstransporter kan främjas genom att öka incitamenten att välja transportupplägg som inkluderar sjöfart och järnväg.

Kloka vägval för godset – så kan sjöfart skapa hållbar tillväxt



Ola Hjærtström
Marknadschef
Norrköpings Hamn AB

I jobbet som marknadschef på Norrköpings Hamn AB har Ola länge varit engagerad i frågor kring det svenska godstransportsystemets utveckling. Hans arbete har handlat mycket om det nationella och globala perspektivet, men också att stärka regionens roll som transport- och logistikcentrum. Ola är en av initiativtagarna till den nybildade satsningen ”Logistikkluster Östergötland”, ett EU-finansierat projekt med fokus på hållbara transporter. Han är vidare ordförande i det regionala nätverket Logistikia, samt deltagare i Sveriges Hamnars arbetsgrupp för överflyttning av gods.

När transportsystemet står inför stora utmaningar har sjöfarten ledig kapacitet, och därför en viktig roll i att lösa Sveriges transportproblem. Allt fler ser möjligheterna med att låta sjöfarten stå för en större del av godsets resa, för att uppnå de transportpolitiska målen och säkerställa en hållbar transportförsörjning. Att gå från ord till handling kräver dock styrmedel, engagemang och initiativ på marknaden.

Presentationen ger en inblick i hamnarnas och sjöfartens betydelse, och exempel på styrmedel, trafikupplägg och marknadssamarbeten som resulterat i en godsöverflyttning och stärkt sjöfart.

Regeringens godstransportråd – från då, via nu till sen



Rikard Engström
VD
Svensk Sjöfart

Rikard är idag VD för Föreningen Svensk Sjöfart en organisation som verkar för att sjöfarten ska kunna ges möjligheter att bidra till att de transport- och näringspolitiska målen nås genom mer sjöfart och mer hållbar sjöfart. Svensk Sjöfart har 55 medlemmar. Rikard kom att intressera sig för transportområdet under ett par år som utredare/forskarstudent på VTI och fortsatte sedan inom forskningen på Handelshögskolan i Göteborg (disputerade med en avhandling om konkurrens inom godstransportsektorn). Därefter rekryterades han till Vägverket som deras första logistiker och arbetade som en av Trafikverkets chefsstrateger med fokus på gods- och logistik samt forskningsfrågor. Med tanke på hans bakgrund som forskare, statsanställd och nu inom näringslivet brukar han beskriva sig som en förkroppsligad triple-helixmodell. Hans erfarenhet inom praktisk sjöfart kännetecknas av att ha två färjor till jobbet från den bilfria ö där han slagit ned bopålar.

Information om infrastrukturplanen och godsstrategin som är en efterlängtd och naturlig del som komplement till planen. Varför behövs godsstrategin? Skulle det behövas en person/passagerarstrategi? Vad gör godsrådet? Hur kopplar det till Trafikverket och ev andra myndigheter? Hur ser Rikard på sin roll i rådet?

Marknaden ur ett TS-perspektiv?



Henrik Tunfors
tf. chef sektionen för
strategisk utveckling och
marknad
Transportstyrelsen

Henrik har arbetat med sjöfartsfrågor sedan 2002, först som jurist, sedan som internationell samordnare och senast som ledningsstrateg med fokus på ny teknik. Han ansvarar fortfarande för större internationella frågor inom autonom sjöfart. Utöver sitt internationella engagemang har Henrik även haft flera olika chefsroller och är nu chef för sektionen för strategisk utveckling och marknad på enheten för hållbar utveckling.

Transportstyrelsen kommer att berätta om sjöfartens utveckling utifrån myndighetens arbete med marknadsövervakning, hur marknaden ser ut och dess förutsättningar.

Marknaden ur ett TS-perspektiv



Malin Lokrantz
Nationalekonom/utredare
Transportstyrelsen

Malin är nationalekonom och arbetar sedan två år med marknadsövervakning inom sjö- och luftfart på Transportstyrelsen. Hon har gjort utredningar om bland annat sjöfartens avgifter, uppföljning av den maritima strategin och det första halvåret med flygskatt. Innan hon kom till Transportstyrelsen arbetade hon bland annat som forskningsassistent.

Transportstyrelsen kommer att berätta om sjöfartens utveckling utifrån myndighetens arbete med marknadsövervakning, hur marknaden ser ut och dess förutsättningar.

Vanliga arbetsskador enligt Transportstyrelsens statistik



Patrik Jönsson
Analytiker
Transportstyrelsen

Patrik Jönsson, sjökaptensutbildning på Chalmers Lindholmen runt millenieskiftet, därefter 10 år som befäl och sen 2013 anställd på Transportstyrelsen som handläggare och analytiker av sjöolyckor

Sammanställning och presentation av personskador av arbetsmiljökaraktär från Transportstyrelsens olycksdatabas

Framtida lotsplikt med ett flexibelt och mera riskbaserat synsätt



Joakim Milton
Nautisk handläggare
Transportstyrelsen

Joakim Milton är utbildad sjökaptän. Joakim har efter flera år till sjöss också en lång erfarenhet av frakt och expeditionsverksamhet iland. Sedan 2016 arbetar Joakim med lotspliktsfrågor och hanteringen av lotsdispenser vid sektionen för sjötrafik på avdelningen sjö-och luftfart i Norrköping.

Tillsammans med sjöfartsbranschen och flera myndigheter arbetar Transportstyrelsen med att utvärdera dagens lotsplikt och ta fram nya regler för lotsplikt i Sverige. Det övergripande målet med arbetet är att bättre anpassa lotsplikten efter sjöfartens förutsättningar och att med bibehållen sjösäkerhet möjliggöra morgondagens teknik- och miljöutveckling. Arbetet syftar till att lotsplikten ska bli mer enhetlig och att den tillsammans med krav och möjligheter för att få undantag från

lotsplikt (lotsdispenser) ska göras riskbaserad och ta hänsyn till flera funktioner och parametrar än idag.