

2015-08-20

Länsstyrelsen i Stockholms län
Enheten för ekonomijuridiska
frågor/Johan Backman
Box 220 67
104 22 Stockholm

Dnr 2015-00344
Ert beteckning 2589-11453-2015

Yttrande över Ansökan om fartbegränsning till 10 knop i del av Furusundsleden för hela eller delar av den reguljära färjetrafiken mellan Stockholm och Åbo

Länsstyrelsen fattade den 20 maj 2015 beslut om tillfälliga fartbegränsningar om 10 knop för samtliga fartyg förutom fartyg i reguljär trafik mellan Stockholm och Åbo, vilka erhöll en dispens på 12 knop. Dessa tillfälliga fartbegränsningar skulle gälla längst till och med 30 april 2016. Stockholms Hamnar vidhåller sin tidigare redovisade inställning i ärendet som innebär att dessa fartbegränsningsföreskrifter fortsättningsvis ska skall gälla för farledsavsnittet.

I Hydrograficas rapport, ”*Vågmätningar i Furusundsleden 2014*”, anges att det inte råder någon tvekan om att det är avsänkningarna som huvudsakligen driver erosionen och att det i första hand är en generell minskning av dessa nivåer som bör vara målsättningen för fartreglerande åtgärder (sid 30). De stora kryssningsfartygen orsakade störst avsänkningar men åtgärder har vidtagits för att sänka den tillåtna hastigheten för denna grupp av fartyg.

Att göra ytterligare fartreduktioner även för Åbo-trafiken i skärgården kan medföra att en rundresa Stockholm-Åbo-Stockholm på ett dygn, vilket affärsmodellen bygger på, omöjliggörs. En ytterligare fartbegränsning för Åbo-trafiken kan således få stora konsekvenser för rederiernas verksamhet samt gods- och passagerartrafiken mellan Sverige och Finland.

Beslut om ytterligare fartbegränsningar måste fattas utifrån gedigna beslutsunderlag och fakta och därför är det av största vikt att den sista fasen i Hydrograficas utredning genomförs innan några förändringar i hastigheten införs. Det vore olyckligt om en hastighetsbegränsning införs, som riskerar trafiken, utan att man är övertygad om att åtgärden får önskat resultat.

Vidare bör tester med olika erosionsskydd för att skydda stränderna samt en samhällsekonomisk analys av konsekvenserna av fartbegränsningen genomföras innan ytterligare åtgärder vidtas.

Huruvida en fartbegränsning riktat på ett specifikt fartyg eller mot en mycket begränsad sträcka är möjlig att införa, utan att trafiken äventyras, överlåter Stockholms Hamnar till berörda rederier att bedöma.

Vad gäller det remitterade materialet, ”*Gemensamma synpunkter samt yrkande från intressenter i ledavsnittet Nykvarnsbolmen till Staboudde*”, och framför allt bilaga 2 i dokumentet, ”*Kryssningstrafikens fartöverträdelser*” kan Hamnen kostatera följande:

- Stockholms Hamnar känner inte till den matematiska formeln som används för att räkna ut vågenergi och anser att den verkar vara synnerligen teoretisk. Hamnen ställer sig tveksam till att t.ex en fartökning från 10,0 knop till 10,4 knop skulle öka skadeverkan med 224 %.
- Hamnen ställer sig även frågande till påståendet att energinnehållet är direkt proportionellt mot fartygens displacement - som i framställningen approximeras med bruttoton, GT.
- På sidan 3 illustreras ”Exempel på dålig avståndshållning” mellan fartygen med det framgår inte om det avser sjösäkerhet eller erosionsrisken. I rapporten ”*Vågmätningar i Furusundsleden 2014*” (sid 6) beskrivs att i sällsynta fall kan vågor från flera fartyg åstadkomma en interferens men att dessa inte är särskilt kraftiga och har ingen större påverkan på stränderna.
- Hamnen anser vidare att det med olika fartyg med olika riktningar på vind och ström är omöjligt att hålla en konstant fart på 10.0 knop. Farten torde röra sig något både uppåt och nedåt. Vidare är fartmätningar med AIS, som hänvisas till i det remitterade materialet, inte exakta.

Med vänliga hälsningar

Johan Castwall
VD

Henrik Cars
Chef Hamn & Trafik