



BAKGRUND

2009 ställde sig Sveriges Redareförening (SRF), som första redareförening i Europa, bakom EU-kommissionens vision om en europeisk sjöfart utan negativ påverkan i luft och vatten vilken är beskriven i "Maritime Strategy 2009-2018". Detta har bland annat resulterat i olika initiativ, t.ex. samarbetet Baltic Sea Position med Sveriges Hamnar 2010. Konklusionen från samtliga initiativ var; för att klara utmaningarna inför 2015, och för att nå nollvisionen, är ett fungerande samarbete med alla aktörer.

Med målet att konkretisera nollvisionen togs nästa steg tillsammans med SSPA 2011, då SSPA agerar bro mellan teori och praktik, mellan forskning och implementation inom den maritima näringen.

Tillsammans etablerades Zero Vision Tool (ZVT), en samarbetsmetod och projekt-plattform för en mer säker, miljö- och

energieffektiv transport till sjöss. ZVT erbjuder en projektorganisation där maritim industri, dess kunder, myndigheter och verk möts för att utbyta erfarenheter och finna gemensamma, brukbara och effektiva lösningar. Idag är ca 100 olika organisationer, från olika länder som använder ZVT.

Det finns här en stark övertygelse om att ökade transporter till sjöss bidrar till en ökad ekonomisk tillväxt och välfärd. Detta samtidigt som sjötransporter också bidrar till att minska negativ miljöpåverkan.



Ökad ekonomisk tillväxt
Ökad välfärd
Ökade sjötransporter
Minskad negativ miljöpåverkan

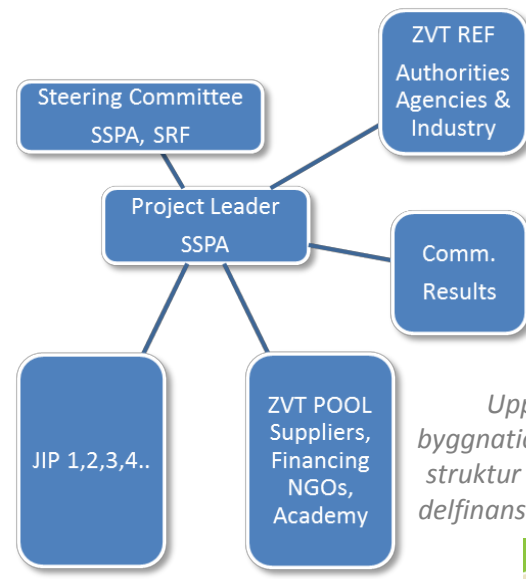
ORGANISATIONSSTRUKTUR

Användare av ZVT är bl.a. industrigrupper s.k. JIPs (Joint Industry Projects). Ett krav är att respektive JIP består av flera olika typer av intressenter som enas kring lösningsförslag, delar med sig av kunskaper och arbetar för att bibehålla, samt utöka, en säker, miljö- och energieffektiv transport till sjöss.

Plattformen inkluderar också "ZVT POOL" som består av intressenter vars bidrag är viktiga för att nå nollvisionen. För att vara en del av ZVT POOL krävs av deltagarna att deras bidrag stöttar och/eller är samberoende av att nå målet ett mer säkert, miljö- och energieffektivt vattenburet transportalternativ.

ZVTs referensgrupp, ZVTREF, består av representanter från Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Trafikverket, Havs- och Vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, Energimyndigheten, Sveriges Hamnar och Sveriges Redareförening, där SSPA fungerar som moderator och samordnare.

Inom ZVT utvecklas även de verktygsmodeller som krävs för att överskådligt och/eller mer djupgående presentera underlag för beslut eller guidning. De verktyg som är identifierade hittills är till för att underlätta arbetet inom de JIPs som använder plattformen. Även verktyg för utbyte av information mellan plattformens grupper och ZVTREF är formulerat och bygger på översikter "Röd/Gul/Grön" (se mer nästa sida), formalia och mötesstruktur.



UNDERLAG och UTBYTE

Underlagen tar hänsyn till hela transportkedjan (gods, fartyg, hamn, andra beroende transportslag/aktörer) i förhållande till infrastruktur, finansiering, ny- eller ombyggnation av säkra, miljö- och energi-effektiva fartyg samt vid behov regelutveckling och F&U. Materialet baseras på verkliga situationer med bl.a. demonstrationer av innovation. Underlag för utveckling av regelverk och för ny forskning/implementering av innovation är viktiga delkomponenter för att nå målsättningar och vision.

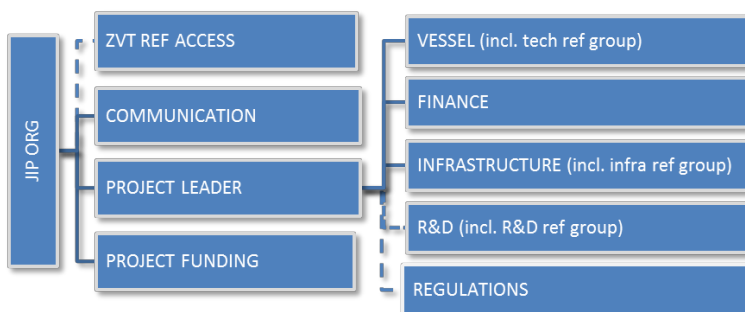
För att kunna komma vidare med frågeställningar och kunskapsdelning från och mellan dessa teoretiska samt praktiska

erfarenheter presenterar respektive JIP sina resultat via ett "Röd/Gul/Grön" verktyg.

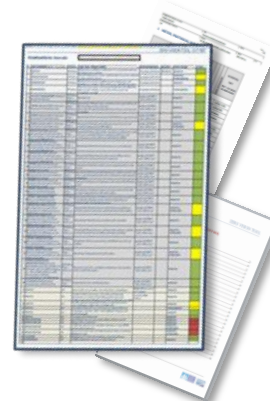
Verktyget visar;

- när hinder finns/gruppen behöver hjälp,
- när feedback/guidning krävs,
- när industrigruppen kan arbeta fram en lösning själv/allt kan färdigställs.

De gröna aktiviteterna visar på de lösningar som hanteras av industrigrupperna, medan de gula och röda kräver uppmärksamhet och även, i vissa fall, åtaganden från ZVT REF.



JIP
organisations-
struktur.



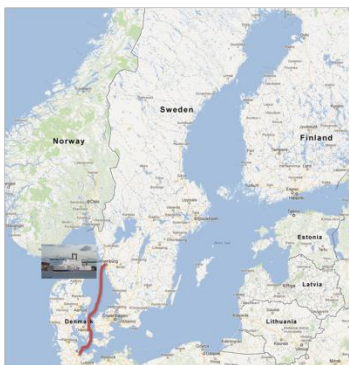
Röd/Gul/Grön
Formalia &
Definition
Kommunikations-
matris.

UTMANINGAR, LÖSNINGAR och 0-VISION

Miljöutmaningarna som industrin i Nord-europa står inför under åren 2015-2020 är komplexa och för att undvika negativa effekter (för transportkunder genom förlorad konkurrenskraft eller "modal back-shift" för närsjöfarten) finns ingen helt färdig eller ensam lösning. Vad som står till buds är att, vid sidan av att börja använda ett finare men därmed också betydligt dyrare bränsle, att antingen byta bränsle eller att rena avgaserna ombord. Att välja rätt metod är en mycket komplex process, i synnerhet för existerande fartyg och för att dela lösningarna inom industrin så mycket som möjligt, hanteras frågeställningarna via ZVT med tillhörande struktur, intressenter och JIPs.

Tre möjliga vägar framåt, för hela transport-system, har identifierats med hänsyn till bränsleval; Metanol, LNG och, för att fortsätta använda traditionellt bränsle, Skrubber. Detta har resulterat i 3 olika Piloter, där JIPs gått samman, för att söka delfinansiering från EU. Syftet är att få delfinansiering av om- eller nybyggnationer av fartyg samt uppbyggnad av nödvändig infrastruktur. Syftet är också att lärdomarna från Piloterna skall stödja övriga intressenters (followers) behov av underlag i sina kommande investeringsbeslut.

Deltagare i dessa Piloter kommer bl.a. från Sverige, Finland, Holland, Tyskland, Frankrike, och Storbritannien.



Pilot Metanol



Pilot LNG



Pilot Skrubber