

Motion till riksdagen 2025/26:1922

av **Magnus Manhammar och Heléne Björklund (båda S)**

Oljeutsläpp från fartygstrafik

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förhindra oljeutsläpp från fartygstrafik och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det var på morgonen den 22 oktober som TT-lines färja Marco Polo gick på grund i Pukaviksbukten utanför Hörviken, Sölvesborgs kommun. Fartyget gick ifrån Trelleborg med destination Karlshamn. Dimma rådde i området och man navigerade efter GPS och hade inte skrivit ner kursen i något sjökort, vilket skulle hjälpt dom i bedömningen var man befann sig. När första grundstötningen kom trodde styrman och kaptenen ombord ”att man kört på en ubåt”, man fortsatte därför tills man gick på ytterligare ett grund och där tog det stopp. Fartyget hade trögflytande tjockolja i tankarna och befaras ha läkt ut ca 150 000 liter på vägen till den slutliga grundstötningen och under tiden man stod på grundet. Den typen av olja som fartyget drivs med är bland de smutsigaste drivmedel till havs som finns.

Oljan flöt i land runt kusten, värst drabbat anses Sölvesborgs kust vara, där stränder och sjöfågel har varit indränkta i tjockolja, men där är också spridning till Karlshamns kust. Mycket resurser, både i personella insatser och pengar har lagts och fortfarande pågår av saneringen. Dock på grund av den kalla temperaturen har en del av oljan sjunkit i havet och det är svårbedömt hur mycket som ligger kvar.

Detta får naturligtvis konsekvenser på det marina livet och kusterna för lång tid framöver. Lantbrukare med djurhållning som inte kan vattna sina djur vid stränderna, det redan utarmade fisket, musselprojekt, turismen då man avråder att bada havet osv.

Detta väcker en rad frågor, är det lämpligt att man trafikerar med så stora fartyg mellan fastlandet och Hanö, då det är grunt vatten? Detta har man efter olyckan ändrat på, men pågick ett tag efter olyckan.

Hur efterföljs regelverket vad gäller utsläpp av svavel och koldioxid i våra hav? Enligt uttalande från olika rederier så har man fått dispens för att kunna fortsätta köra på den giftigaste tjockoljan som finns ett antal år framåt. Naturligtvis handlar det om ekonomi för rederierna då den är billig. Men inte har vi väl arbetat för att vi ska ha renare drivmedel i Östersjön som är ett hårt provat hav med föroreningar och övergödning, för att man ska kunna köra vidare med dispenser från våra myndigheter, det är inte trovärdigt och respektfullt mot tagna beslut i riksdagen. Finland diskuterar att förbjuda den typen utav tjockolja, vad gör Sverige?

Sveriges regering kommer att gå in ekonomiskt vad gäller saneringen, det blir en diskussion med TT-lines försäkringsbolag, men vem tar ansvar för övriga förluster? Det är mycket fartygstrafik som går mellan Skåne och Bornholm som ska upp till Sverige, Finland och Ryssland med flera

Det vore bra med en nationell radarfunktion som följer fartygstrafiken och där man ser om det går galet och kan anropa/varsla besättningen att de är på fel håll för att undvika dylika incidenter som hände i Hanöbukten, typ flygtrafikledarkontroll.

Ur miljösynpunkt har det framhållits att sjötransporter är ett bättre alternativ än landbaserad lastbilstrafik. Denna synpunkt kan ju nu bli starkt ifrågasatt och det vore mycket olyckligt då möjligheterna för en bättre miljö är stora.

Magnus Manhammar (S)

Heléne Björklund (S)