

Motion till riksdagen 2012/13: MJ278

av Tina Ehn och Mats Pertoft (MP)

Hot mot kust och hav samt nedskräpning, läckande vrak, småbåtshamnar och båtregister

Sammanfattning

Kust och stränder är känsliga och unika livsmiljöer för många djur och växter. Kusten är speciell och något som lockar oss människor. Vi möter hav, sjöar och vattendrag, och vi fascineras av allt som händer i det mötet.

Längs våra stränder från norr till söder och i många vikar ligger stora områden täckta av ilandflutet skräp och olja. Det är skräp som flyttas med havet och som ofta kommer långväga ifrån. Olja som tömts eller läckt ut i havet. Mycket skräp, plastpartiklar och olja flyter omkring i haven. En del på ytan, men mycket finns även under ytan. Samtidigt är haven hotade av mycket annat, såsom förstörelse av bottenmiljöer (övergödning leder till döda bottenar), arter som försvinner, nya arter som breder ut sig och fiskbestånd som minskar i rasande fart. Uttrycket att det som inte syns, finns inte – är slående för hur vi har behandlat våra hav. I den här motionen lyfts frågor som vi människor medverkar till år efter år. Frågor som på inget vis är nya frågor för Sveriges riksdag eller för politiken. Frågor som vi ofta hör talas om, men som inte är lösta.

Fel! Okänt namn på

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ansvaret för det marina skräp som flyter i land utmed kusterna.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att arbeta fram lösningar som kan förhindra att olja läcker från de sjunkna fartyg som avses i motionen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att följa utvecklingen runt att olja läcker från rostiga vrak.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att ha en beredskap för läckage av olja och andra miljögifter, såsom gödningsmedel och senapsgas, som kan finnas i de vrak som avses i motionen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om miljöproblemen vid småbåtshamnar och behovet av ett bättre och omsorgsfullare omhändertagande av dagvatten från verksamheter med båtuppställningsplatser.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att utveckla alternativ till giftiga båtbottnfärger.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att utveckla alternativ till båtägande samt bättre utnyttjande av båtplatser.¹
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet att inrätta ett fritidsbåtsregister.¹

¹ Yrkandena 7 och 8 hänvisade till TU.

Marint skräp och nedskräpning

Mängder av skräp flyter varje år i land utmed kusten. "Kusträddarna" genomförde under våren 2012, en dag där "frivilliga" människor ställde upp för att städa stränder. På en enda dag samlade man in 11 ton skräp som man fann på stränderna efter Sveriges syd- och västkust. Bland mycket annat städade man plastdunkar, träspill, fiskeredskap, farligt avfall, skor och möbler. Mycket av allt skräp som flyter omkring i haven landar i en vik eller på en strand.

För de kustkommuner som år efter år drabbas av skräp som flyter iland från havet är det ett stort problem, förknippat med svårplanerad kostnad. Speciellt verkar kommuner i norra Bohuslän vara extra hårt drabbade, med rikliga mängder av ilandflutet skräp. Arbetet med att få bort det ilandflutna skräpet genererar kostnader över miljontals kronor. Det är angeläget att finna långsiktiga lösningar för finansiering av strandstädning. Det är en kostnad som kustkommunerna i dag står för. Frågan har ofta diskuterats i medier och i Sveriges riksdag. Politiker från de flesta partier hemmahörande från kusten, är allt som oftast motionärer inom området nedskräpning på stränderna. Trots att man arbetar internationellt för att finna sätt att nå överenskommelser för minskad nedskräpning, behövs det även ekonomiska, långsiktiga lösningar för att hantera situationen.

Det är den vackra och fina kusten, som starkt lockar turister till våra samhällen, det är den vackra och unika miljön som i mångt och mycket är turistföretagens "produkt". Det är alltså en fråga som inte kan sägas vara begränsad till en kommunal nedskräpningsfråga, skräpet härrör ju från många länder och verksamheter. Trots det lägger man ansvaret på varje kommuns renhållningskollektiv. Det är med anledning av ett olöst problem som återkommer år efter år, för relativt små kommuner, med få helårsboende som varje år ska ta hand om skräp från ett helt hav. Frågan bör behandlas för att återkomma med förslag på sätt att hitta finansiering för hantering och sanering av ilandflutet skräp.

Vrak på havets botten och hot om oljeläckage

Runt om på jorden finns fartygsvrak som läcker eller kommer att läcka olja. Enligt den information som man hittar när man läser om läckande vrak kan man utläsa att det kan röra sig om 8 569 fartygsvrak, som beräknas innehålla en riskabel mängd olja. Av de vraken sjönk 75 procent under andra världskriget. Dessa vrak har nu legat på havets botten i många år, och under dessa år har skroven utsatts för rostangrepp och korrosion. Även andra laster lär finnas i flertalet fartyg som är skadliga för den marina miljön, såsom krigsmaterial och gödningsmedel.

Det finns en mycket stor mängd fartyg på bottenarna, och en riklig mängd finns utefter Sveriges kuster. De finns inom och utanför svenskt territorialvatten. På västkusten blir frågan om läckande vrak varje sommar ett orosmo-

Fel! Okänt namn på

ment. Det är då vi befinner oss mer i och på havet genom att bada, segla och kanske fiska. Det är då vi också inser vilket värde ett levande och friskt hav har. Vi vill inte se oljeskadade fåglar eller uppleva hotet av en oljekatastrof. Många av de fartyg som i dag utgör ett möjligt hot, genom att de rostar i fogar och skrov, sänktes under krigsåren. Såväl Norge som Danmark var indragna i andra världskriget, och många av de fartyg som förläste utmed kusterna drevs med olja eller diesel.

I stort sett varje sommar aktualiseras frågan om läckande vrak på västkusten. Ett fartyg är det omdiskuterade fartyget Skytteren, som sänktes 1942. Uppskattningsvis har Skytteren läckt olja i många år redan. Totalt uppskattas att det finns ca 3 400 fartyg som hamnat på botten i svenska, norska och danska vatten sedan 1941. Av dessa har ungefär 260 så kallad farlig last ombord. I de sjunkna fartygen finns laster av olja av olika slag, och det finns kemikalier, ammunition och krigsgas.

I augusti 2007 ställde Miljöpartiet i en interpellation frågan till Sveriges miljöminister om ansvaret runt läckande vrak, och anledningen var den uppmärksammade debatten som uppstått runt det läckande vraket Skytteren utanför Lysekils kust. Under interpellationsdebatten svarade dåvarande Miljöminister bland annat:

Jag anser att ansvarsfrågan om vrak och herrelösa båtar måste få en lösning, och regeringen överväger med utgångspunkt i riksdagens skrivelse hur denna lämpligen kan klarläggas. Frågan bereds därför för närvarande inom Regeringskansliet.

Frågan om ansvaret för de läckande vraken har ännu inte fått ett klagörande eller en tillfredsställande lösning, och under sommaren 2012, fem år efter Miljöpartiets interpellation, kunde vi läsa följande i tidningsrubriker

Skytteren utanför Lysekil är det miljöfarligaste vraket i landet. Ett och ett halvt år har gått sedan Sjöfartsverket uppmanade regeringen att sanera den gamla valkokaren, som sänktes vid Måseskär 1942. Inget har hänt.

Det finns otroligt många konventioner, lagar och överenskommelser om hav, båtar, fartyg och ansvar. Men trots det har ingen kunnat klara av att lösa ansvarsfrågan för de gamla vraken från krigsåren. Och en del av vraken betraktas sannolikt som begravningsplatser för människor som följt med fartygen och i det sammanhanget dött. Problemet är alltså komplicerat, men det innebär inte att vi kan blunda för att dessa vrak kan ställa till med skador och katastrofer för havet, för stränderna och dess liv.

Vi utgår från att regeringen har hunnit med att få ett bättre kunskapsunderlag under åren och att det också kunnat bredda insikten om vilka kostnader det kan innebära att eventuellt ingripa med sanering av de vrak som anses riskera att läcka. Vi anser att det behöver tas fram förslag på åtgärder hur vi fortsätter arbetet med och kunskaperna runt de läckande vraken. Vi utgår från att man behöver ha en beredskap utifall en katastrof skulle inträffa, där större mängder olja plötsligt läcker ut. Vi föreslår också att man fördjupar kunskaperna runt vilka andra ämnen som kan finnas lastade i de sjunkna vraken, som behöver riskbedömas och eventuellt ha beredskap för dessa laster.

Kan man tömma oljan utan att bärga fartyget? Uppenbarligen är det ingen omöjlighet, och ett exempel är att redan år 1994 tömde norska staten ett av dessa fartyg vid namn Blücher som vid den tidpunkten låg på botten i Oslofjorden på ca 80–90 meters djup. Man hade tidigare gjort en inventering, och man kunde utifrån den bedöma vilka akuta risker som fanns. Blücher tömdes på tusen ton olja. Det var inte allt som fanns, men det anses att detta har räddat Oslofjorden från en katastrof.

Småbåtshamnar och miljöproblem

TBT, som är en tennorganisk förening, betraktas som en av de absolut giftigaste ämnen som släppts ut i miljön. Det är jämförbart med dioxin och skadar levande organismer och ska inte finnas i havet och dess sediment. TBT har använts som ett medel för att hindra påväxt på båtskrov av bland annat havstulpaner. Trots förbud finns de kvar, och ska tas på allvar. Att dessa giftiga ämnen dyker upp i slam och sediment innebär att vi också bör hantera kringverksamheter runt småbåtshamnar med ansvar och försiktighet.

I EU har man sedan juli 2003 förbjudit användningen av dessa färger på alla inom medlemsstaterna registrerade båtar och fartyg oavsett storlek, men gifterna finns fortsatt kvar i omlopp.

Under hösten 2010 provtogs sediment från 41 småbåtshamnar i Västra Götaland för att undersöka innehållet av tributyltenn (TBT) i sediment. Man hittade TBT både i de grundare och i de djupare sedimenten. Och det visar på att det fortfarande pågår en spridning av TBT till sediment i hamnarna.

I en annan undersökning har stora mängder miljöskadliga ämnen även uppmätts från båtuppställningsplatser på land, på asfalterade båtuppställningsplatser. Här gjordes bland annat undersökningar av slamnehållet. Undersökningen gjordes 2011 av Länsstyrelsen i Västra Götaland med finansiering av Havs- och vattenmyndigheten (HaV) för att just undersöka spridningen av gifter från den här typen av landbaserad verksamhet. Analysresultaten för TBT, koppar och zink i slamproverna från dagvattenbrunnarna visade sig vara mycket höga.

Allt detta står att läsa om på Länsstyrelsen Västra Götalands hemsida. Mycket pekar på behovet av ett medvetet och omsorgsfullt omhändertagande av dagvatten från verksamheter med båtuppställningsplatser.

Samtidigt ger det utrymme att ta upp vikten av att kraftfullt utveckla alternativen till båtbottnfärger, såsom båt-botten-tvättar, gummimattor som sluter tätt mot skrovet vid hamnplatsen, ytlager som förhindrar påväxt samt flera miljövänliga tekniker.

Fel! Okänt namn

Fritidsbåtar och exploatering

Det finns ett stort intresse för att äga en båt för nöjes skull i Sverige, och det finns ett stort antal människor som tillbringar en del eller hela sin semester och fritid på den egna fritidsbåten. Det är i sig inte något konstigt att människor vill tillbringa tid i en fin båt i en vacker skärgårdsmiljö. Samtidigt som ett fantastiskt båtliv i skärgården är något positivt, finns en sida som är mindre positiv.

Den totala belastningen på kustmiljön är allt större. Det är sammantaget flera faktorer som är med och påverkar den totala belastningen: ett ökat antal fritidsbåtar, allt större båtar, fler vattenfordon med höga ljud såsom vattenskortrar, fler fordon med höga hastigheter, så kallade ribbåtar. Fler båtplatser önskas i stort sett i varje kustkommun. Till detta ska nämnas att i många kommuner byggs dessutom nya sjöbodar. Bryggor blir fler och större. Det är också så att många hamnar fortfarande saknar latrintömningsmöjligheter, även om det i dag ses som en viktig del för att minska belastningen med latrinavfall från fritidsbåtar.

Allt sammantaget är dessa verksamheter med och ökar det totala trycket på den unika kustmiljön. Det är viktigt att inte utvecklingen leder till en ökad konflikt och ökade problem. Att uppmärksamma behovet av att utveckla hyrbåtssystem, och båtpooler, är ett sätt för att minska behovet av antalet båtar i våra hamnar, ett annat sätt är att ha båtuppläggningsplatser på land under den del av sommaren som man inte ska vara ”på sjön”. I dag ligger många båtar i hamn och upptar båtplats många veckor under sommarsäsongen utan att båten används. En upptagen båtplats hindrar någon annan att lägga en båt vid kaj/hamn, och utrymme vid kusten är trots allt begränsat. Det är en plats och ett utrymme många vill få tillgång till. Sammantaget visar dessa uppräknade aktiviteter vikten av att utveckla ett smart båtliv. Det är nödvändigt för att minska konflikter och tillgängliggöra kustens utrymme för fler, inte minst en hållbar turismutveckling vid kusten.

Båtregister

Miljöpartiet har tidigare lagt förslag om ett båtregister, och det i sig är en del av sättet vi har att kontrollera fritidsbåtsutvecklingen i Sverige.

Naturvårdsverket kom med ett förslag 2011 om att inrätta ett register för fritidsbåtsverksamhet. Det finns olika anledningar till varför man ser ett behov av bättre kunskaper runt fritidsbåtsverksamheten. Ett är för att förhindra dumpning av gamla båtar. I det nämnda förslaget från Naturvårdsverket ingick även att båtproducenter skulle ta ansvar för återvinning av båtar, genom att en viss procent av båtens köpesumma skulle gå till en återvinningsfond. Ett båtregister innebar sannolikt en viss trygghet när det gäller båtägandet vid köp och försäljning, samt viss hjälp ifrån polis och försäkringsbolag vid stöld. Ett register har troligtvis även en kriminalitetsförebyggande effekt.

Fel! Okänt namn på

Behovet av ett båtregister över fritidsbåtar kan anses öka, och vi föreslår en utredning för att inrätta ett båtregister för fritidsbåtar.

Stockholm den 2 oktober 2012

Tina Ehn (MP)

Mats Pertoft (MP)