

Enskild motion

Motion till riksdagen 2015/16:1332

av Karin Enström (M)

Kontroll av fartygs hastighet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utarbeta effektivare system och regler för kontroll av fartygens hastighet och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

På flera platser i Sverige är stranderosion ett stort problem, inte minst i Stockholms skärgård. Båtar och fartyg, muddring samt klimatförändring med ändrat vattenstånd och ändrad isbildning gör att stränderna eroderar. Erosionen hotar såväl djur- och växtliv som materiella värden. Detta medför att livsmiljön för strandlevande växter och djur försvinner eller ändras. Den normalt förekommande mångfalden av djur och växter riskerar att försvinna och ersättas med sterila livsmiljöer av sten och grus. Det betyder också att bryggor och kajer förstörs.

Enligt Sjöfartsverket har trafiken med kryssningsfartyg i Östersjön ökat under 2000-talet. Dessutom har fartygen sedan 2002 blivit större. Från 144 meter i snitt till 210 meter.¹ Den ökade trafiken påverkar Stockholms skärgård.

Lars Granath, fil.dr. i naturgeografi vid Hydrographica Kartläggning, har i flera rapporter visat hur fartyg skapar olika typer av vågsystem och hur dessa orsakar stranderosion. Det vågsystem som är mest synligt är ytvågorna, eller svallvågorna. Men det vågsystem som skadar stränder mest är tryckvågor. På djupt vatten är de i det närmaste helt osynliga, men vid fartygspassager i grundare vatten skapas kraftiga vattenströmmar, det som populärt kallas för ”sug”. ”Resultatet blir en mycket kraftig

¹ Sjöfartens utveckling 2011, Sjöfartsverket, s. 26.

utströmning av vatten, riktad vinkelrätt ut från strandlinjen, med ibland extremt höga vattenhastigheter närmast botten.”²

I samma rapport slår Granath fast att till följd av fartygens tryckvågor och vattnets avsänkning när vattnet drog sig tillbaka ökade skadorna mot vassarna i Furusundsledens grunda delar under 2000–2013. De kraftiga vattenströmmarna har gjort att den rika mångfald av fåglar och fiskar som tidigare har förekommit i området riskerar att försvinna. I takt med att vassarna försvinner minskar också möjligheter för fiskar att kamouflera sig och leka.

Enligt Granath, som har gjort ett stort antal mätningar av tryckvågornas effekter, står de ”helt och hållet i proportion till fartygets hastighet. De bottentopografiska förhållandena kan sedan förstärka eller försvaga effekterna. Beroende på skrovform kan en mycket liten och skenbart harmlös ökning av fartygets hastighet med några tiondels knop orsaka stora förändringar av vågenergierna”.³

Vid vågmätningar i Furusundsleden 2014 av Lars Granath där fartygens fart registrerades via Automatic Identification System (AIS) konstateras det ”att den fartsänkning som temporärt beslutades i april 2014 och som innebar en sänkning av farten i det aktuella området Vallersvik–Stabo udde från 12 till 10 knop, har haft en gynnsam effekt på avsänkningarna.”⁴

Då hastigheten hos den tyngre fartygstrafiken bevisligen får stor effekt på stranderosion och hastigheten 10 knop har haft en gynnsam effekt på erosionen är det grundläggande att en hastighetsgräns i Furusundsledens känsliga delar permanent sätts till 10 knop. Sedan måste denna hastighetsbegränsning också efterlevas. I dagsläget kostar en hastighetsöverträdelse upp till 5 knop 1 000 kronor. Bötesbeloppet är rimligt när det handlar om småbåtar men bötesbeloppen för tyngre fartyg bör ses över med tanke på den stora skada tryckvågor orsakar på miljön. Som Granath har visat har två knops sänkning från 12 till 10 knop stor effekt på stranderosion i delar av Furusundsleden. Därför gäller det att utforma en praxis där fartöverträdelser för den tyngre fartygstrafiken ska beivras. Om tyngre fartygstrafik har högre hastighet än tio knop där fartbegränsning 10 knop gäller ska det utan undantag ses som fartöverträdelser. Här skulle AIS-systemet kunna utgöra en viktig del av metodiken.

För att säkra naturvärden och kulturvärden samt skapa möjligheter till långsiktig förvaltning och meningsfulla investeringar måste regeringen skyndsamt återkomma till

² Granath, L, Hydrographica Kartläggning 2013: Erosionsskador i Furusundsleden. Utredning om utveckling, orsaker och möjliga åtgärder. Trafikverket, Sjöfartsverket och Stockholms Hamn AB, s. 22.

³ Ibid, s. 25.

⁴ Granath, L, Hydrographica Kartläggning 2014: Vågmätningar i Furusundsleden 2014. Utredning om vågbildning och vågenergier från olika fartygskategorier. Trafikverket, Sjöfartsverket och Stockholms Hamn AB, s. 3.

riksdagen med förslag på ett effektivare system och regler för kontroll av fartygens hastighet.

Karin Enström (M)