

## Motion till riksdagen 2005/06:T517

av **Kerstin Lundgren (c)**

# Sjöfartens miljöpåverkan

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjligheterna att kunna införliva sjöfarten i städernas miljözoner.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett ökat statligt ansvarstagande för viktiga broar för sjöfarten.

## Motivering

Sjötransporterna globalt förväntas öka kraftigt under kommande år. Det påverkar förutsättningarna för oss i Sverige på flera olika sätt. Nya marknader, inte minst i Östersjöområdet, kommer också att påverka trafiken – såväl på Östersjön som i många av våra hamnar. Sjöfarten är gränsöverskridande precis som miljöförstöringen. Tyvärr har sjöfartens miljöpåverkan inte tillräckligt uppmärksamats och det har medfört att sjöfartens miljöarbete förlorat tempo. Bilden av sjöfarten som ett miljövänligt alternativ har kommit alltmer i bakvattnet. Det må röra utsläpp i olika former, bränsleförbrukning eller risker för haverier och olyckor vid transporter.

Från svensk sida har vi på olika sätt agerat för att stärka skyddet av Östersjön. Arbetet med att fullt ut få till stånd en Östersjögemensam PSSA-syn måste snarast krönas med framgång. Eftersom förutsättningarna och kraven skiljer sig åt så är risken stor att det arbete som leder till samsyn startar på en alltför låg kravnivå. Det ställer i sig större krav på att Sverige inom eget territorialvatten agerar aktivt och det har under senare år öppnats för miljöstyrande insatser i våra farleder och våra hamnar. Det är bra – om än inte tillräckligt.

Många av våra farleder rör känsliga stadsmiljöer. Det må gälla sjöfarten i Stockholm, Södertälje eller i våra farleder in i landet. Känsliga sjötransporter går såväl på dricksvatten som rakt igenom stadsmiljöer. En kommun kan verka för att minska utsläpp från fordon i stadsmiljön samtidigt som fartyg passerar rakt igenom en miljözon och starkt påverkar utsläppsnivån. Det

**Fel! Okänt namn på**

måste nu bli möjligt att infoga farleder till sjöss i miljözonsarbetet i stadsmiljöerna. Detta måste ges regeringen till känna.

Sjöfartens tillgång till sina farleder kräver att många kommuner tvingas anpassa sitt vägnät till sjöfartens krav – med öppningsbara broar. Strategiska farleder som är av nationellt intresse, som genom Södertälje stad, har en mycket stor trafik och det leder till särskilda påfrestningar på befintliga broar. Mäljarbron i Södertälje öppnas t.ex. cirka 4 000 gånger per år. Självklart påverkar detta slitage och underhållskostnader. Denna typ av rörliga broar ställer stora krav på enskilda kommuner och finansieras idag av den berörda kommunen om den finns i ett kommunalt vägnät. Den fråga som måste ställas är om det är rimligt att sjöfartens påverkan på vägnätet kan ses som ett lokalt ansvar. Eftersom sjöfarten inte är lokal borde inte kostnaderna för farlederna vara lokala. Idag hamnar denna typ av fråga som fångs i den klassiska stuprörsstruktur som präglar samhället. Sjöfartsverket tar bara ansvar för farlederna och Vägverket för vägarna och då utifrån den uppdelning som skett. Likväl som samhället kan bygga broar för att säkerställa möjligheter för två transportsystem, borde vi gemensamt också klara att bygga broar mellan olika ansvarsområden och verk. Här handlar det om ett tydligt uppdrag i regleringsbrevet till berörda verk. Ett sådant bör ges i syfte att lyfta av den enskilda kommunen ansvaret för att säkra sjöfartens tillgång till öppna farleder, genom öppningsbara lokala vägar och broar. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 2 oktober 2005

*Kerstin Lundgren (c)*