

Motion till riksdagen 2007/08:T213

av **Kerstin Lundgren (c)**

Inkluderande av vattenvägar i miljözoner

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjligheterna att kunna införliva sjöfarten i städernas miljözoner.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen 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 på att fullt ut få till stånd en helt Östersjögemensam PSSA-syn måste snarast krönas med framgång. Eftersom förutsättningarna och kraven skiljer 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 man har under senare år öppnat 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

Fel! Okänt namn på

går såväl på vårt dricksvatten som rakt igenom stadskärnan i Södertälje. 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 måste nu bli möjligt att infoga också vattenvägar 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. Målarbron i Södertälje öppnas t.ex. ca 4 000 gånger per år. Det ställer till stora problem för människor, företag men också för säkerheten i kommunen. Dessutom påverkar de många öppningarna slitage och underhållskostnader. Det leder dessutom till återkommande stora stopp för underhåll och renovering. Denna typ av rörliga broar ställer stora krav på enskilda kommuner och finansieras idag helt av den berörda kommunen om den finns i ett kommunalt vägnät. Är detta rimligt, att sjöfartens påverkan på vägnätet ska ses som ett lokalt ansvar.

Eftersom sjöfarten inte är lokal borde inte kostnaderna för farlederna vara lokala. Det finns inget lokalt beslutsfattande – annat än att betala. Tider för öppning, beslut att inte alls öppna m.m. är inte något som kommunen förfogar över. Idag hamnar denna typ av frågor som fångar i den klassiska stuprörstruktur som präglar samhället. Sjöfartsverket tar bara ansvar för farlederna och Vägverket för vägarna, och då utifrån den uppdelning som skett.

Likaväl 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 enskilda kommuner ansvaret för att säkra sjöfartens tillgång till öppna farleder, genom öppningsbara lokala vägar/broar. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 26 september 2007

Kerstin Lundgren (c)