

Motion till riksdagen 2006/07:T304

av Peter Pedersen m.fl. (v)

Sjöfarten

1 Innehållsförteckning

2	Förslag till riksdagsbeslut	2
3	Bakgrund.....	3
4	För över transporter till sjöfarten	3
5	Rena sjöfartens utsläpp	3
6	Internationell sjöfartspolitik	4
7	Statligt ansvar för sjöfartsinfrastruktur.....	5
7.1	Gotland.....	6
7.2	Södertälje kanal.....	6
8	Bättre arbetsförhållanden på sjön.....	7
9	Fritidsbåtar	7
9.1	Båtskatt	7
9.2	Minska riskerna med båtottenfärger.....	8
9.3	Alkylatbensin	8
10	Regeringens budgetförslag.....	9
11	En jämställd sjöfart	9

Fel! Okänt namn på

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen begär att regeringen, efter det att utredningarna lämnat sina förslag, återkommer med ett samlat förslag för vilka hamnar som ska ses som strategiska och även peka ut var det finns behov av en förstärkning av kombiterminaler.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige aktivt bör driva på i internationella forum för att minska risken för utsläpp av olja och andra farliga ämnen samt för att sanktionerna för oljeutsläpp höjs kraftigt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bästa bränsle från miljösynpunkt bör vara ett krav för att trafikera ett särskilt skyddat område.
4. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag som baseras på att alla hamnavgifter ska vara differentierade efter fartygstrafikens miljöpåverkan.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige bör verka för att bindande miljökrav för sjöfarten införs samt att EU:s gemensamma, övergripande och heltäckande havs- och sjöfartspolitik tar sin utgångspunkt i ekosystemsperspektivet, försiktighetsprincipen och principen om att förorenaren betalar.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsätta en utredning om hur en kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön skulle kunna införas.¹
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen i EU och andra internationella sammanhang bör föra fram förslaget om en kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön.¹
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsätta en utredning om villkoren för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten.
9. Riksdagen begär att regeringen, efter att utredningen presenterat sitt förslag, återkommer med förslag till båtregister och förarbevis för vissa större och snabbgående fritidsbåtar.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillsätta en utredning om hur ekonomiska styrmedel kan öka användning av alkylatbensin.¹
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen i nästa års regleringsbrev till Sjöfartsverket kraftigt tydliggör vikten av att jämställdhetsmålet ska ha lika stor prioritet som övriga transportpolitiska delmål.

¹ Yrkandena 6, 7 och 10 hänvisade till SkU.

3 Bakgrund

Sjöfarten är det mest energieffektiva transportslaget beroende på avsaknaden av friktion mot underlaget. Jämfört med vägar och järnvägar är behovet av investeringar i vattenvägar väldigt lågt. Förutom lite muddring och isbrytning är vattenvägar i princip underhållsfria. Även trafiksäkerheten är hög.

Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att lasta om gods från väg till sjöfart är en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. De ökande kostnaderna för vägunderhåll på grund av allt tyngre lastbilstransporter och de igenkorkade vägarna i centrala Europa talar också för en ökad omställning till sjötransporter.

Sjöfarten måste bli säker och ekologiskt hållbar för att i framtiden kunna ta över de långväga tunga fossila transporterna på land. Genom satsningar på kollektivtrafik, järnväg och förnybara bränslen minskar vi de fossila utsläppens negativa påverkan på haven.

4 För över transporter till sjöfarten

Sveriges långa kust med alla dess hamnar är en stor fördel från kommunikationssynpunkt och möjliggör en utvecklad sjöfart. Dagens sjöfart kännetecknas av långa frakter av gods som har lågt varuvärde. Den största delen av styckegodshanteringen har sedan 50- och 60-talen övergått till lastbil. Men sjötransporter skulle kunna bidra till att fler transporter flyttas över från vägtrafiken. Då krävs dock en annan inriktning av politiken.

I proposition Moderna transporter enades samarbetspartierna, v, mp och s, om att tillsätta en utredning som skulle peka ut strategiska hamnar. Enligt samma proposition ska det även göras en översyn och lämnas förslag till hur s.k. kombiterminaler kan byggas upp runtom i landet. Vi utgår från att den nuvarande regeringen inte motsätter sig dessa två utredningar, då de är viktiga för att kunna skapa en god sjöfartsinfrastruktur. Regeringen bör, efter att utredningarna presenterat sina förslag, återkomma med ett samlat förslag på vilka hamnar som ska ses som strategiska och även peka ut var det finns behov av en förstärkning av kombiterminaler. Detta bör ges regeringen till känna.

5 Rena sjöfartens utsläpp

Sjöfarten är ett i grunden energisnålt och från miljösynpunkt bra transportslag. Hittills har dock svaga miljökrav på sjöfarten gjort att den är betydligt sämre miljöanpassad än vad den skulle kunna vara. Förekomsten av undermåliga fartyg i kombination med otillräckligt underhåll ökar olycksrisken och oljeutsläpp. En framgång är beslutet att fartyg med enkelskrov inte får

Fel! Okänt namn på

segla inom EU efter 2010 och att de internationellt ska vara utfasade till år 2015. Sverige bör aktivt driva på i internationella forum för att minska risken för utsläpp av olja och andra farliga ämnen samt för att sanktionerna mot oljeutsläpp höjs kraftigt. Detta bör ges regeringen till känna.

De internationella konventioner som reglerar sjöfarten förutom EU är främst de globala FN-konventionerna havsrättskonventionen (Unclos) samt International Maritime Organization (IMO). Vänsterpartiet har aktivt bidragit till att Östersjön klassas som ett särskilt känsligt havsområde (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA). Ett sådant område är av ekologisk, socioekonomisk, kulturell eller vetenskaplig betydelse. Det behöver därför särskilda skyddsåtgärder som kan vidtas inom ramen för FN:s sjöfartsorganisation, IMO. I samband med en PSSA-klassning har de ansökande länderna möjlighet att föreslå skyddsåtgärder för sjöfarten i det berörda havsområdet. Utpekandet av ett PSSA-område och eventuella tillhörande skyddsåtgärder begränsas av vad man kommer överens om inom IMO och måste ligga i linje med FN:s havsrättskonvention. I juli 2006 trädde PSSA-klassningen av Östersjön i kraft.

Det finns anledning att inom konventionerna utveckla vad som är möjligt att reglera inom PSSA-områden. I dag finns det få regler som reglerar kväveutsläppen från fartyg. Resultatet av detta är att sjöfartens utsläpp av kväve har ökat dramatiskt när man jämför med t.ex. kväveutsläppen från vägtrafiken. Endast frivilliga initiativ från vissa färjerederier har resulterat i att en del färjor har kväverening. Det finns i dag väl beprövad katalysatorteknik som tar bort 90 % av kväveutsläppen. Det finns följaktligen inga tekniska hinder för kväverening av fartyg. Sverige bör agera för att inom dessa regelverk arbeta för att det inom PSSA-klassade områden blir möjligt att med bindande regler förhindra sjöfart utan kväverening att trafikera området. Därtill bör även krav på användning av bästa bränsle från miljösynpunkt vara ett krav för att trafikera ett särskilt skyddat område. Detta bör ges regeringen till känna.

Nu när Östersjön är ett skyddat område krävs även att hamnavgifterna differentieras så att man ytterligare minskar miljöbelastningen. Men även hamnar på västkusten bör ta ut hamnavgifter som är mer miljöstyrande. Regeringen bör därför ta fram ett förslag som baseras på att alla hamnavgifter ska vara differentierade efter fartygstrafikens miljöpåverkan. Detta bör ges regeringen till känna.

6 Internationell sjöfartspolitik

EU-kommissionen kommer under 2006 att lägga fram en grönbok om utformningen av en EU-gemensam, övergripande och heltäckande havs- och sjöfartspolitik (Maritime policy).

I beskrivningen av arbetet med den gemensamma politiken framhåller kommissionen särskilt att EU behöver kunna bibehålla en konkurrenskraftig handelsflotta och en lönsam varvsindustri, vilket kräver en framsynt industripolitik som baseras på vetenskap, forskning och innovation inom ramen för

ett hållbart europeiskt system för förvaltning av havet”. Stor tyngd läggs också vid att bibehålla och öka transporter till havs – ” en betydelsefull länk i den handelskedja som är Europas livsnerv”. Därtill kommer insikten att ”de marina ekosystemens och fiskeresursernas svåra situation i europeiska vatten, och de oundvikliga ekonomiska och sociala skador som denna leder till” inte kan hanteras av enskilda medlemsstater. Det står också alltmer klart att man måste samarbeta för att komma till rätta med problemen i Europas kustområden. Dessutom behövs gemensamma resurser till marin forskning och teknikutveckling.

Sverige bör i den politiska processen fram till lagstiftning på området verka för att det införs bindande miljökrav för sjöfarten samt att EU:s gemensamma, övergripande och heltäckande havs- och sjöfartspolitik tar sin utgångspunkt i ekosystemsperspektivet, försiktighetsprincipen samt principen om att förorenaren betalar. Detta bör ges regeringen till känna.

European Federation for Transport and Environment och Naturskyddsföreningen har lämnat ett förslag på hur man skulle kunna införa en kilometerskatt för sjötrafiken runt Östersjön. Vi ser det som ett intressant förslag till hur man kan internalisera sjöfartens kostnader för miljöpåverkan. Förslaget behöver analyseras vidare och det är väsentligt att det genomförs av alla eller nästan alla länder runt Östersjön. Regeringen bör därför utreda hur en kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön skulle kunna införas. Detta bör ges regeringen till känna.

Regeringen bör även i EU och andra internationella sammanhang föra fram förslaget om en kilometerskatt för sjötrafiken i Östersjön. Detta bör ges regeringen till känna.

7 Statligt ansvar för sjöfartsinfrastruktur

Sveriges hamnar ägs antingen av företag eller helt eller delvis av en kommun. Investeringar i sjöfartsinfrastruktur bör ingå i den strategiska infrastrukturplanering som regering och riksdag beslutar om. I dag görs investeringar och planering av Sjöfartsverket och hamnarna själva. Denna brist på överblick har bl.a. lett till överetablering av hamnar. Sjöfartens infrastrukturinvesteringar bör betalas av staten.

Sjöfartsverket finansieras inte som Ban- och Vägverket via anslag från statsbudgeten utan i huvudsak genom avgifter som verket tar ut för farledstrafikering etc. Sjöfartsverket är också av staten ålagt vissa avkastningskrav. Finansieringsmodellen är orättvis och leder till att sjöfartens utveckling inte går att styra i förhållande till trafikpolitiska mål. Den som använder sjöfarten får dessutom via farledsavgifterna vara med och betala avkastning till staten och en del av de kostnader som Sjöfartsverket har för fritidsbåtar, bl.a. sjöräddning. Fritidsbåtarna bör registreras och beskattas så att verksamhetens kostnader för sjöräddning och annat täcks. Regeringen ska utreda villkoren för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten. Detta ska ges regeringen till känna.

Fel! Okänt namn

7.1 Gotland

Vår utgångspunkt är att gotlänningarna ska kunna åka till Stockholm och åter på samma dag. Det innebär att målet måste vara dagliga avgångar året runt och att det finns tillgång till snabbfärjor med högt ställda miljökrav. Kostnaderna för person- och godstrafik borde jämföras med kostnader för motsvarande sträcka på fastlandet enligt det synsätt som redovisas av organisationen Vägpris.nu. Den föreslår att en resa till Gotland ska motsvaras av de rörliga kostnaderna för att framföra en personbil.

Det finns en rad öar i Sverige som har fasta förbindelser eller vägfärjor och där staten i dag finansierar underhåll och drift för överfart till dessa öar. Vår grundprincip är att det inte ska vara av någon avgörande betydelse att Gotland befinner sig längre bort från fastlandet än andra svenska öar. Vi gav därför i april 2006 riksdagens utredningstjänst ett uppdrag att räkna på vad ett förslag till vägpris skulle betyda samhällsekonomiskt och statsfinansiellt. Resultatet från riksdagens utredningstjänst visar att statens nettokostnader skulle bli ca 220 miljoner kronor om man inför ett system som påminner om Vägpris.nu:s förslag. Vi vill att Vägverket tar ansvar för trafiken till Gotland. Detta bl.a. för att tydliggöra att denna sjöväg är lika betydelsefull som andra regioners bilvägar. Vi vill även att regeringen utreder och till riksdagen lämnar förslag till en konkret utformning och finansiering utifrån principen om ett vägpris till Gotland. Vi föreslår detta och utvecklar vår politik när det gäller sjötransporterna till Gotland i motion Gotlandstrafiken 2006/07:T330.

För att möjliggöra att ett sådant förslag kan införas redan 2008 avsätter vi i motion 2006/07:T441 med anledning av proposition 2006/07:1 Utgiftsområde 22, en summa av 220 miljoner kronor till Gotlandstrafiken fr.o.m. år 2008.

7.2 Södertälje kanal

I Sverige finns vissa behov av nyinvesteringar i bl.a. slussar. Sverige har i dag bara två inre vattenvägar av större betydelse, Vänersjöfarten och Mälarsjöfarten.

Mälarfartleden via Södertälje kanal förbinder Västerås och Köpings hamnar med Östersjön. I Södertälje finns en sluss som är 80 år gammal. Genom denna sluss passerar årligen 4 000 fartyg med sammanlagt 5 miljoner ton gods. För att kunna ta in större fartyg i Mälaren krävs en utbyggnad av slussen.

En utbyggnad av slussen kan innebära att tonnaget skulle kunna utökas markant. Nya större båtar i Mälaren skulle öka sjöfartens konkurrenskraft gentemot övriga transportslag. Genomförs inte investeringarna minskar sannolikt sjöfartens konkurrenskraft gradvis och säkerheten påverkas negativt genom att båtarna som trafikerar Mälaren blir allt äldre. Alltmer gods skulle dessutom föras över till landsvägstransporter.

För Västerås, Köping och hela Bergslagsområdet skulle detta få mycket negativa konsekvenser. Mälarhusarna är viktiga för exporten från företagen i hela det omgivande området. Försämrade transportmöjligheter gör att före-

tagen förlorar i en konkurrenssituation och tvingas flytta bort från området. Till hamnen i Västerås kommer bl.a. fartyg med alternativa energibränslen till kraftvärmeverket. Minskade sjötransporter innebär naturligtvis ökade landtransporter, vilket är tvärs emot intentionen i det miljöpolitiska transportmålet.

Med anledning av det ovan sagda har vi i motion 2006/07:T441 med anledning av proposition 2006/07:1 Utgiftsområde 22, föreslagit att det i ett första steg avsätts 70 miljoner kronor varje år för en utbyggnad av Södertälje kanal.

8 Bättre arbetsförhållanden på sjön

Den svenska kusten trafikeras fortfarande av bekvämlighetsflaggade fartyg som bedriver otillbörlig konkurrens mot svensk sjöfart. Den s.k. fiffelflaggen innebär ofta undermåligt tonnage, hög olycksstatistik och lågkostnadsbesättningar med dåliga anställningsförhållanden. Fiffeltonnaget är ofta de största miljöbovorna med oljeutsläpp o.d.

Svensk sjöfart ska inte konkurrera genom social dumpning eller undermåligt tonnage. I stället ska Sverige satsa på kvalitet med moderna, miljöanpassade och effektiva fartyg samt välutbildade besättningar.

I samband med regeringens proposition 2003/04:106 lämnade vi ett antal förslag till ändringar i lagen om sjöfartsskydd. Reglerna om sjöfartsskydd syftar till att skydda sjöfartssektorn mot grova våldsbrott, bl.a. terrorism. Reglerna är en direkt följd av händelserna i USA den 11 september 2001 och innebär att rederier, fartyg och hamnanläggningar ska samarbeta i syfte att upptäcka och bedöma hot i form av brottsliga handlingar mot sjöfartssektorn.

Händelserna den 11 september har förändrat samhället markant. I paniken och hysterin som följde har åtgärder vidtagits och nya lagar och förordningar snabbt arbetats fram, och dessa har fått oväntade och negativa följder för grupper av människor. De begränsar också den enskilda människan och gör vårt samhälle mer slutet och kontrollerande. Vänsterpartiet menar att en sådan utveckling måste hejdas. I jakten på terrorister, eller för att förebygga brott, får inte rättssäkerheten för den enskilda människan offras.

Vår kritik mot kroppsvisitering, undersökning av sjömännens rum/hem och inskränkningarna i rörelsefrihet kvarstår och det vi framförde i en motion med anledning av proposition 2003/04:106 är fortfarande aktuellt.

Fel! Okänt namn

9 Fritidsbåtar

9.1 Båtskatt

Vänsterpartiet anser att fritidsbåtar, precis som vägtrafikfordon, bör betala för den kostnad som de medför vad gäller sjöräddning, haverier, miljöpåverkan osv.

Båtlivet har förändrats under senare år. Allt fler båtar blir snabbare och har större motorstyrka. Det är mot bakgrund av detta man ska se förslaget om att införa ett förarbevis för vissa större och snabbgående fritidsbåtar samt att inrätta ett båtregister. Vi anser att det är särskilt angeläget att få till stånd en större säkerhet på sjön när det gäller de snabbgående båtarna.

I den transportpolitiska propositionen, Moderna transporter, framför samlingspartier v, mp och s att det ska införas formella behörighetskrav för ”vissa större eller snabbgående fritidsbåtar”. Hur behörighetskraven ska se ut och vad som kommer att krävas för att få ett förarbevis, är dock ännu inte bestämt. Utbildningen bör dock innehålla någon form av praktik. För tillfället utreds vilka båtar som ska ingå i ett register och vilka behörighetskrav som ska gälla. Regeringen bör efter att utredningen presenterat sitt förslag återkomma med ett förslag till båtregister och förarbevis för vissa större och snabbgående fritidsbåtar. Detta ska ges regeringen till känna.

9.2 Minska riskerna med båtbottnfärger

De flesta av dagens båtbottnfärger är konstruerade så att giftiga ämnen sprids i havet. Utveckling av alternativ pågår. Trots förbud förekommer det fortfarande användning av produkter med sådana ämnen i Östersjön. För att minska de risker som vissa båtbottnfärger utgör för miljön bör ytterligare åtgärder vidtas. Sverige ska verka pådrivande inom EU för att begränsa användningen av de färger som innehåller skadliga antifoulingbiocider. Informationsåtgärder behöver göras för att främja en regelmässigt korrekt hantering av båtbottnfärger och främja övergång till mindre miljöpåverkande färger eller andra system för rengöring av båtbottnar. En skärpt kontroll av försäljningen av fysikaliskt verksamma färger och inspektionsprojekt gentemot företag som saluför fysikaliskt verksamma färger och inspektionsprojekt gentemot företag ska en bedömning göras av vilka övriga åtgärder som kan vara aktuella. Åtgärderna genomförs under åren 2006–2009. Målet är att de långsiktiga riskerna med särskilt giftiga beväxningsskydd för båtbottnar minskar samt att spridningen av ämnen med hög risk för hälsa och miljö begränsas. Fritidsbåtägarna ska så snart som möjligt kunna övergå till väl fungerande produkter som har minimal inverkan på havsmiljön. Resursbehovet uppskattas till en till två tjänster under en treårsperiod, något som ingår i Kemikalieinspektionens budgetäskande till regeringen för perioden 2007–2009. Detta motsvarar 2 miljoner kronor per år, vilket Vänsterpartiet

vill tillgodose i enlighet med förslaget i motion (2006/07: MJ318) med anledning av proposition 2006/07:1.

9.3 Alkylatbensin

Antalet fritidsbåtar har ökat och detta leder till en ökad belastning på havsmiljön. De flesta utombordsmotorer är av 2-taktstyp och står för en del av den toxiska belastningen på hav och sjöar. Alkylatbensin minskar utsläppen av polyaromatiska kolväten (PAH) med ca 80–90 % och kväveoxider med ca 30–60 %. Enligt flera forskare kan PAH:er vara en grupp av organiska föreningar som har stor påverkan på livet i haven. Avgaserna från utombordarna stannar till ca hälften i vattnet, resten tillförs atmosfären. En övergång till alkylatbensin minskar utsläppen av PAH, bensen, kväveoxider och andra ämnen till vatten och luft. Samtidigt minskar människans exponering av dessa ämnen. Åtgärden bedöms ha betydelse för att nå miljökvalitetsmålen Hav i balans, Levande kust och skärgård samt Giftfri miljö.

Alkylatbensin används dock endast i liten utsträckning, vilket i princip beror på två orsaker. För det första finns alkylatbensin på pump endast lättillgängligt i vissa delar av landet, framför allt i Stockholms skärgård. I övriga landet är konsumenterna hänvisade till inköp av bränslet i dunkar till ett mycket högre pris. För det andra är efterfrågan mycket svag i de områden där den är lättillgänglig. De flesta båtägare känner inte till alkylatbensinens stora förtjänster.

Det är viktigt att påverka konsumenters attityd och Sjöfartsverket arbetar med en informationsstrategi för att åtgärda detta. Vi ser att det även finns ett behov av att använda ekonomiska styrmedel för att öka användningen av alkylatbensin. Priset är en av anledningarna till att bränslet används i en begränsad omfattning. Regeringen bör utreda hur ekonomiska styrmedel kan öka användningen av alkylatbensin. Detta bör ges regeringen till känna.

10 Regeringens budgetförslag

Regeringen föreslår en sänkning av investeringsanslaget till farleder. Anslaget sänks med 41 miljoner kronor och uppgår i regeringens förslag till 114 miljoner kronor. Vi ser ingen anledning till att dra ned detta anslag och det finns inte heller någon motivering i själva texten. Vi föreslår därför att regeringens förslag till investeringsplan ska justeras så att posten Farleder förstärks med 41 miljoner kronor. Detta rymms inom den föreslagna låneramen.

Regeringen vill även utreda om Sverige kan införa ett system med tonnagebeskattning. Det är ett förslag som vi välkomnar, då det kan leda till bättre villkor för sjöfarten gentemot fartyg med s.k. bekvämlighetsflagg.

Fel! Okänt namn

11 En jämställd sjöfart

Det transportpolitiska delmålet för jämställdhet lyder:

Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Dessutom har regeringen tidigare i regleringsbrev till trafikverken lagt till en mening som lyder: ”Målet är en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män inom respektive transportområde.”

Sika menar i en utvärdering att bristen på kunskap och data fortfarande är stor, vilket gör det svårt att följa upp delmålet om jämställdhet. Till exempel redovisar samtliga trafikverk resmönstren hos män respektive kvinnor, men inget av verken, inte heller Sjöfartsverket, har några analyser om de bakomliggande orsakerna till dessa resmönster. Det går därför inte att avgöra om kvinnors och mäns intressen tillgodoses i lika stor utsträckning.

Sjöfartsverket är dessutom det enda trafikverk som inte redogör för hur fördelningen av dem som medverkat i beslutande arbetsgrupper ser ut.

Könsrepresentationen i styrelser och ledning hos Sjöfartsverket är oförändrad, vilket är beklagligt. Sjöfartsverket bekräftar att transportsektorn fortfarande är en mansdominerad sektor.

Sika skriver:

På Sjöfartsverket respektive Luftfartsstyrelsen finns t.ex. endast en enda person som arbetar med jämställdhetsfrågor, och då utgör jämställdhetsfrågor endast ett av flera arbetsområden som dessa personer arbetar med... Troligen återspeglar resurstilldelningen inte det relativa behovet mellan de olika delmålen, utan är snarare ett resultat av att det på beslutande nivå inte tillmäts så stor betydelse. Denna inställning försvårar naturligtvis jämställdhetsarbetet både på det egna verket och i respektive sektor.

Regeringen bör i nästa års regleringsbrev till Sjöfartsverket kraftigt tydliggöra vikten av att jämställdhetsmålet ska ha lika stor prioritet som övriga transportpolitiska delmål. Detta ska ges regeringen till känna.

Stockholm den 26 oktober 2006

Peter Pedersen (v)

Ulla Andersson (v)

Egon Frid (v)

Jacob Johnson (v)

Marie Engström (v)

Wiwi-Anne Johansson (v)