

Motion till riksdagen 2012/13:T443

av **Gunnar Andrén (FP)**

Det flytande kulturarvet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om de svenska traditionsfartygens och k-märkta fartygens vikt för bilden av Sverige som attraktiv turist- och sjöfartsnation.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att analysera effekterna av det svenska tolkningsbeslutet av direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerartrafik mot bakgrund av den vikt traditionsfartyg har för turism och den oerhört viktiga bilden av Sverige som sjöfartsnation.

Motivering

Det flytande svenska kulturarvet blir allt viktigare från en rad utgångspunkter, historiskt, kulturellt, ekonomiskt och – ej att förakta – skönhetsmässigt.

Efter det att regalskeppet Vasa efter 333 år på botten av Stockholms ström den 24 april 1961 åter bröt vattenlinjen – från börjat ett helt privat forskningsprojekt av Anders Franzén – har gamla fartyg i original varit en svensk attraktion för miljoner besökare.

Inte oväntat slogs 2011 rekord på Vasamuseet med över 1,2 miljoner betalande besökare.

Intresset för att med moderna metoder söka skeppsvrak i Östersjön är också omvittnat och oförminskat – och framgångsrikt. Det syrefattiga Östersjövattnet är i detta avseende en historisk tillgång.

Nybyggnationen i Göteborg i början av 2000-talet av Ostindiefararen, som sjönk utanför Vinga vid hemfärden från Kina 1745, måste också nämnas i detta sammanhang.

Låt oss också nämna Göta Kanal, en farled som i motsats till de fartyg som trafikerat densamma, har kulturminnesskyddats.

Fel! Okänt namn på

Under 2012 uppmärksammades i Nynäshamn 1912 års olympiska segeltävlingar, där två OS-guldbåtar från 1912 deltog i OS-farvatten en gång, svenska Kitty och norska Taifun, besökade av omkring 70 000 besökare.

Under senaste året har beslut om byggandet av ett svenskt u-båtsmuseum i Karlskrona träffats, ett museum med planerad invigning under 2014 och där HMS Neptun i original, vägande 810 ton, världskänt svenskt marinfartyg från bordningen av sovjetiska flottans u-båt U137 vid dess grundstötning i Karlskrona skärgård 1981, kommer att vara en huvudattraktion.

Äldre, unika ångfartyg och segelbåtar spelar, liksom numera även fritidsbåtar, en mycket viktig roll för bilden av Sverige – sådana fartyg i både Stockholms skärgård och andra kusttrakter har stor betydelse inte minst för den växande och ekonomiskt allt viktigare turistnäringen.

Det är Transportstyrelsen som – efter samråd med Statens maritima museer – beslutar om klassificering av kulturhistoriskt värdefulla fartyg som utgör traditionsfartyg. Klassningen har juridisk betydelse för fartygens rättigheter.

Kraven för att ett fartyg ska klassas som traditionsfartyg är att

1. traditionellt sjömanskap och traditionell teknik ligger till grund för fartygets framförande
2. fartyget är av kulturhistoriskt värde eller är en kopia av ett kulturhistoriskt värdefullt fartyg (eller att det är ett fartyg som har byggts på ett sådant sätt att traditionella färdigheter och traditionellt sjömanskap uppmuntras och främjas)
3. fartygsverksamheten inte har ett kommersiellt syfte.

Bland de fartyg som klassificerats som traditionsfartyg är ett antal fartyg i trafik (eller under reparation), här med byggnadsår:

1866 bogserbåten S/S Robert
1868 passagerarångfartyget S/S Enköping
1880 passagerarfartyget S/S Ejdern
1897 ångfärjan S/S Djurgården 3
1897 passagerarslupen S/S Frithiof
1898 timmerbogserbåten S/S Östa
1900 passagerarfartyget S/S Norrtelje
1901 passagerarslupen S/S Tärnan
1903 passagerarfartyget S/S Mariefred
1906 passagerarfartyget M/S Östanå
1908 passagerarfartyget S/S Storskär
1909 passagerarfartyget S/S Drottningholm
1910 passagerarfartyget S/S Norrskär
1911 passagerarfartyget S/S Blidösund
1915 hamnisbrytaren S/S Sankt Erik
1925 passagerarfartyget S/S Saltsjön
1929 lotsbåten S/S Orion.

Fel! Okänt namn på

Det förtjänar noteras att Statens Maritima Museer, som – oberoende av Transportstyrelsen – den 15 november 2011 k-minnesmärkte ovan nämnda S/S Enköping från 1868 och M/S Östanå från 1906.

Utöver dessa sjutton traditionsfartyg verksamma runt Stockholm är också Motala Express – som numera också flyttat till Stockholm – och Göteborgsbaserade Bohuslän – godkända traditionsfartyg

Vidare har så sent som den 20 september 2012 Norrtälje kommun och Roslagens Sparbanks Stiftelse beslutat att satsa totalt 2 miljoner kronor på en upprustning av 112-åriga Norrtelje, detta utöver vanliga driftbidrag.

Antalet k-märkta fartyg (i dag 111) – med spridning över hela Sverige – uppgår, utöver de ovanstående, vittnar om intresse och attraktionskraft; här resten av dagens 58 traditionsfartyg, namn som också utgör vattenburen kultur runt om i vårt land:

Ariel, Dalarö; Asta af Smögen; Astrid Finne, Öckerö; Atene, Skärhamn; Atlantica, Göteborg; Baltic Beaty, Ronneby; Belle Amie, Stocksund; Björnsund, Karlskrona; Britta, Uddevalla; Christine af Bro, Kristinehamn; Constantia, Solna; Djurgården 3, Stockholm; Ellen, Stockholm; Engelbrekt, Rättvik; Färjan 4, Göteborg; s/s Gerda, Eskilstuna; briggen Gerda af Gefle, Gävle; Gratia av Göteborg; Gratitude, Göteborg; Gunilla, Öckerö; Harry, Lysekil; Vänervik, Lidköping; Havden, Göteborg; Helene, Ystad; Herbert, Alingsås; Herkules, Göteborg; postjakten Hiorten, Karlskrona; Hoppet af Brantevik, Brantevik; Ingo, Göteborg; Klara Marie af Skillinge, Skillinge; Kvartsita, Skafvö; Linnéa af Gamleby, Göteborg; minsveparen M20, Stockholm; Malmö, Malmö; Mathilda av Mollösund, Mollösund; Najaden, Stockholm; expeditionsfartyget Origo, Kungälv; Oskar II, Sjötorp; Polstjärnan av Vänerm, Karlstad; Primus, Sundsvall; Saltsjön, Stockholm, Sarpén, Simrishamn; Shamrock, Stockholm; torpedbåten T121 Spica; Svanen af Stockholm, Stockholm; Thomée, Östersund; Trafik, Hjo; Tvekamp av Elbogen, Malmö; Tärnan av Waxholm, Vaxholm; Warpen, Bollnäs; Westkust, Orust; Älva, Stocksund; Östa, Vaxholm; Östersund, Östersund.

Av särskilt intresse är alljämt passagerarfartyget S/S Blidösund, ett funktionsdugligt fartyg som firade 100-årsjubileum 1911.

Orsaken är att detta traditionsfartyg genom en svensk myndighetstolkning av ett EG-direktiv från den 17 mars 1998 förhindras att trafikera den yttre skärgården. I en framställning från Båthistoriska Riksförbundet och Sveriges Ångbåtsförening till Kulturdepartementet 2010 aktualiserades bland annat tolkningen av EG-direktivet, som rör fartyg byggda före 1965, vari konstateras att andra länder har gjort andra tolkningar av detta EG-direktiv, vilket får den märkliga konsekvensen att utländska traditionsfartyg ”kan röra sig i svenska vatten medan de svenska traditionsfartygen som traditionellt trafikerat dessa vatten inte längre får göra detta, och det på grund av svensk tillämpning av samma regler”.

Om fara verkliga förelåg att svenskt rederi skulle riskera passagerares välfärd, skulle myndighetskrånglet kunna försvaras och förstås. Nu framstår det som blott och bar klåfingrighet i kombination med paragrafrytteri.

Jag noterar att regeringen under senare år, bland annat anfört i trafikskottets beetänkande 2011/12:TU9, vidtagit åtgärder i den riktning som flera

Fel! Okänt namn på

motioner förordar. Regeringen gav sålunda i juni 2010 Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram ett förslag till nya regler för traditionsfartyg (dnr N2010/2345/TE m.fl.). Den 24 februari 2011 överlämnade Transportstyrelsen rapporten *Redovisning av uppdrag avseende traditionsfartyg* med förslag till förändringar för att underlätta för ideella organisationer att driva sin verksamhet, samtidigt som de grundläggande kraven på sjösäkerhet upprätthålls. Avsikten var att de nya reglerna skall gälla från den 1 maj 2012.

När det gäller EU:s läckstabilitetskrav kan detta synas vara en så teknisk fråga att den alls inte hör hemma i riksdagen. Jag har förståelse för detta. Tolkningen av gällande EU-direktivet 98/18/EG har emellertid direkta konsekvenser för konkurrens- och näringsfrågor, varför en diskussion är motiverad.

Läckstabilitetsdirektivet innebär att det införs ”en enhetlig säkerhetsnivå för människoliv och egendom på nya och existerande passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg när dessa typer av fartyg används på inrikes resor”. Mot detta finns ingen invändning. Med dessa enhetliga regler – som alltså skall tillämpas från Grekland till Sverige – möjliggörs ett öppnande av EU:s medlemsländers inre sjöfart också för andra medlemsländer inom ramen för EU:s inre marknad. Alla bör välkomna detta.

Detta direktiv gäller nya och existerande fartyg över 24 meters längd samt höghastighetsfartyg (artikel 3.1 a–c). Däremot gäller direktivet inte för ”ursprungliga historiska fartyg konstruerade före 1965 och kopior av sådana, företrädesvis byggda i de ursprungliga materialen” (artikel 3.2 a).

Så långt är allt gott och väl. Men så tillkommer direktivets artikel 7 med möjlighet – utnyttjad av Transportstyrelsen och dess föregångare Sjöfartsverket – för enskilt land att skärpa säkerhetskraven nationellt: ”Om en medlemsstat eller grupp av medlemsstater anser att de tillämpliga säkerhetskraven bör skärpas i vissa situationer på grund av särskilda lokala förhållande, och om de kan påvisa behovet av att göra detta, får de, under iakttagande av förfarandet i artikel 4, anta bestämmelser för att skärpa säkerhetskraven.”

Det är detta som skett i Sverige – och som förhindrar S/S Blidösund, som under 90 år klarat djupt vatten, att trafikera vatten som tidigare inte vållat båten, rederiet eller passagerarna minsta problem. Enligt min mening innebär den tolkning som skett i Sverige av EG-direktivet 98/18/EG att omotiverad näringskada inträffat.

I vårt land har myndigheten, nu Transportstyrelsen, valt att – syftande till absolut säkerhet men åsidosättande av andra mål – utnyttja direktivets möjlighet att skärpa säkerhetskraven för att tillämpa samma regelverk som för nya fartyg och sådana som byggts före 1965 eller också på traditionsfartyg som läckstabilitetskravets artikel 3 uttryckligen undantar.

Det innebär, skrev Båthistoriska Riksförbundet och Sveriges Ångbåtsförning, med viss erfarenhet av att framföra just traditionsfartyg, att ett regelverk avsett att gälla moderna fartyg i ofta nya material kommit att tillämpas och gälla fartyg byggda för många år sedan, före och kring 1900, ”fartyg som utan större tillbud trafikerat sina vatten sedan slutet av 1800-talet”.

Regeringen har enligt min mening tagit intryck av den kritik som av mig framförts – och i viss utsträckning uppenbart delats av trafikutskottet (2011/12:TU9 sid. 29) – men inte, enligt min mening, tillräckligt beaktat de

Fel! Okänt namn på

kulturhistoriska värdena eller ekonomiska intressen, allt självfallet förutsatt att säkerhetsaspekten är tillgodosedd. Att – vilket ägarna till s/s Blidösund anfört – för att få medföra det antal passagerare som tidigare varit fallet och som ger underlag för bärkraftig ekonomi, tvingas vidta åtgärder som att installera vattentäta skott, svetsa igen vissa luckor och tynga fartyget med ballast, skulle innebära att fartyget till utseende och framförande förvanskas, detta utöver att det från ekonomiska aspekter är ogörligt med mindre en mecenat med osinlig kassa infinner sig.

Det förtjänar i detta sammanhang påtalas att s/s Blidösund för ett tiotal år sedan fick dispens av Sjöfartsverket utan att sjunka vid några tillfällen samt att Göta Kanalbåtarna, dessbättre för alla, undantagits från ombyggnadskraven.

Enligt min mening bör regeringen verka för att Transportstyrelsen omprövar sitt och förutvarande Sjöfartsverkets tolkningsbeslut av direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerartrafik.

Bakgrunden är den vikt traditionsfartyg har för skärgårdsboendes utkomstmöjligheter och den i alla avseenden viktiga turismen – utan vilken skärgården ekonomiskt inte kan leva.

Därtill kommer den personliga upplevelsen av vårt vattenburna kulturarv, motivet för så många konstnärliga bilder i text, tavlor och bilder: kobbar och skär, härligt inbjudande vatten, lockande horisonter, vågor och vidder, fåglar, fisk och många andra arter, bryggor i små vikar, blågula flaggor som vajar från tusentals sommarhus, barn som leker i strandkanten, vackra båtar på fjärdarna – denna blomstrande uppräknings skulle kunna fortsätta nästan hur länge som helst.

För Stockholms skärgård – och inte minst den del som omfattas av Roslagens många öar, farleder, badstränder, hamnar och bryggor – är båtar i alla dess former av extrem vikt för bilden av denna vackra del av vårt land men allra mest för de boendes utkomstmöjligheter.

Det är orimligt att en myndighetstolkning skall leda till näringsförbud om inte säkerhetsmotiv kan påvisas. Ty om ster hos S/S Blidösund eller andra traditionsfartyg föreligger, så att säkerheten skulle vara i fara för passagerare eller personal, skall naturligtvis Transportstyrelsen utfärda nyttjandeförbud – alldeles oavsett om fartygen är helt nya, 100 eller kanske rent av 101 år gamla.

”S/S Blidösund har möjlighet att köra i berörda vatten, dock under förutsättning av ett visst högsta antal passagerare” (mindre än 60). Det har anförts flera gånger som motiv för att inte påtala för regeringen den till näringsförbud gränsande myndighetstolkningen av EU-direktivet.

Det är korrekt. Likväl innebär detta – utöver de ingrepp i fartygets historiska komposition som då nödvändiggörs – kostsamma, ekonomiskt oförsvarliga, ombyggnader för att kunna öka antalet tillåtna passagerare, 59, till det antal som fartyget en gång byggts för, cirka 200. I praktiken betyder det ett genom en tolkning av ett EGU-direktiv praktiskt näringsförbud i yttre skärgården. Det är ingen bra tur- och turismpolitik.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 3 oktober 2012

Gunnar Andrén (FP)