

Motion till riksdagen 2010/11: MJ1

av **Matilda Ernkrans m.fl. (S)**
med anledning av skr. 2009/10:213

Åtgärder för levande hav

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om uppfyllelse av det svenska miljömålet Ingen övergödning.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skatt på handelsgödsel.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om enskilda avlopp.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om minskad kalkning.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om skärpta internationella krav för sjöfarten.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fartygs avfallshantering.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om problemen med tömning av barlastvatten.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om inventering av oljeläckande vrak.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en ny havsmyndighet.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om gifter i haven.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om båtottenfärger.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om läkemedelsrester i haven.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om marint skräp.

Fel! Okänt namn på

Havsmiljön – en av de viktigaste uppgifterna i vår miljöpolitik

Vår havsmiljö är i kris – det är i dag en väl etablerad sanning. En inte fullt lika vedertagen sanning är att om vi kunde se ned i havsdjupen och uppfatta ekosystemets mångfald på samma sätt som vi gör vid en promenad i skogen, skulle åtgärder för att förbättra havsmiljön ha påbörjats för länge sedan. Det katastrofala utnyttjandet av havet som avfallsplats hade förhoppningsvis förhindrats.

Utsläpp från jordbruk, avlopp, industri och trafik har i drygt 100 år tillåtit påverka havens ekosystem i ett ständigt ackumulerande förlopp. Ett långvarigt överfiske har minskat havens bestånd. Det är inte längre rimligt att tro att vi kan återskapa de svenska havsmiljöernas ekosystem till sina ursprungliga förhållanden. Vad vi kan göra är att hejda försämringarna och skapa utrymme för förbättringar. Vårt mål måste vara att återställa ekosystemen i ett tillstånd där de kan fungera på ett långsiktigt hållbart sätt. Detta kräver mer konkreta och kraftfulla åtgärder än vad den borgerliga regeringen har kunnat åstadkomma.

Att lösa problemen i havsmiljön är en av de viktigaste uppgifterna i en socialdemokratisk miljöpolitik.

Östersjön

Östersjön är ett mycket känsligt inlandhav. Ur ett internationellt perspektiv är det unikt. Det är grunt, vattnet är bräckt och vattenomsättningen är långsam. Här finns sällsynta biotoper med få och utsatta arter. Den långsamma till- och frånströmningen gör Östersjön extra utsatt vad gäller tillförsel av näringsämnen från land. Det finns i dag 34 miljoner hektar jordbruksmark inom Östersjöns avrinningsområde. Samtidigt vet vi att det tar cirka 30 år för Östersjöns vatten att förnyas; det salta och tunga bottenvattnet blandas mycket sakta med det lätta, syrerika och snabbt utbyta ytvattnet.

Den makliga vattenomsättningen kan vara en orsak till att tidigare regeringarnas åtgärder för att minska övergödningen inte har gett förväntad effekt. Upplagrade ämnen i vattnet kan också läcka under lång tid. En mer dystopisk teori är att Östersjöns ekosystem har bytt jämviktsläge. Havet har fastnat i ett övergött tillstånd.

En viktig faktor i havsmiljöarbetet är att Östersjöområdet är ett av de mest trafikerade havsområdena i världen. Den ständigt ökande sjöfarten måste regleras hårt för att inte orsaka ytterligare skador på den marina miljön. Oavsiktliga eller illegala oljeutsläpp är extra allvarliga i Östersjöns miljö eftersom nedbrytningen av oljespill går mycket långsamt i det kalla vattnet.

Västerhavet

Medan problemen i Östersjön är som störst ute på havet, koncentreras övergödningen i Västerhavet till skärgårdens vikar. Många vikar fylls med algmassor som kväver de naturliga systemen bestående av fiskyngel och botten-djur. Förekomsten av syrefria botten är vanligast i södra Kattegatt, där badli-vet drabbas och i förlängningen också turistnäringen. Förhållandet på det öppna havet är betydligt bättre, vattnet är klart och algblomningen är måttlig.

Det kraftiga överfisket har minskat bestånden av plattfisk och torsk i Västerhavet. På en del platser har lokala bestånd helt försvunnit. I Skagerrak finns dock positiva tecken på att andelen bifångster i fisket håller på att minska. Där finns också livskraftiga bestånd av knobbsäl. Förekomsten av giftiga ämnen från båtbottnfärger visar att nuvarande förbud mot båtfärgerna inte ger en önskad verkan.

Bindande regler saknas

I regeringens havsmiljöskrivelse betonas att havsmiljöarbetet har hög prioritet. Svansföringen är hög och texterna optimistiska: "Havspolitikerna ska vara integrerad och sektorsövergripande och utgå från en helhetssyn på nyttjande och bevarande av resurserna." Samtidigt har miljöministern bekräftat att *allt ska ske på frivillig väg*.

De kraftfulla åtgärder som krävs ska alltså göras på frivillig basis, från jordbrukarnas sida och från Östersjöländernas. Följdriktigt gavs inga bindande löften om utsläppen i Östersjön vid det stora Helkommöte som hölls i Moskva i maj 2010. Inga bindande åtgärder krävs heller av det jordbruk som konstaterats vara den främsta orsaken till övergödningen.

Förutom jordbruket bidrar också skogsbruket, trafiken, industrierna och hushållen till föroreningarna. Genom att anlägga våtmarker och buffertzoner går det att minska läckaget av näringsämnen. Mellan 1995 och 2006 skapades närmare 10 000 hektar våtmarker i Sverige, vilket bör ha minskat nytillskottet av kväve från jordbruksmark med åtskilliga hundra ton per år. Andra viktiga åtgärder är odling av fånggrödor, inställd höstbearbetning och skydds-zoner. En utökad rådgivning till lantbrukare har stor betydelse. Projektet Greppa näringen har till exempel bedrivit ett framgångsrikt arbete med att ge lantbrukare råd och stöd om till exempel lämpliga tidpunkter för gödselspridning.

Det krävs en sammanhållen och mer ambitiös politik för att klara de stora miljöproblemen i våra hav. Vi efterlyser större handlingskraft och fler initiativ från regeringens sida, inklusive bindande regler och användning av relevanta EU-bidrag för att det av riksdagen beslutade miljö kvalitetsmålet Ingen övergödning ska kunna uppfyllas.

Fel! Okänt namn

Skatt på handelsgödsel

Den borgerliga regeringen har avskaffat skatten på handelsgödsel. Detta trots att regeringen själv bedömer att utsläppen av kväve lär öka. Ju billigare handelsgödsel, desto mindre nyttjande av stallgödsel, visar statistiken.

Sverige har inom ramen för Baltic Sea Action Plan, den aktionsplan som den förra regeringen lade grunden för, lovat att minska belastningen av Östersjön med cirka 290 ton fosfor och 21 000 kväve om året fram till 2021. Detta löfte kräver åtgärder.

Vi konstaterar att frivilligt minskad kvävegödsling, frivilligt anlagda våtmarker och frivilligt ökade fånggrödor, i kombination med slopad kväveskatt, inte kan tolkas som ett havsmiljöarbete med hög prioritet. Från oppositionens sida vill vi återinföra skatten på handelsgödsel. Vi vill utreda modellerna för en återföring till jordbruksnäringen, kopplad till den nya skatten. Vi vill också betona att lagstiftning och ekonomiska styrmedel är de verktyg som krävs i arbetet mot havens övergödning.

Undermåliga enskilda avlopp

De svenska avloppsreningsverken har under senare decennier byggts ut med en effektiv teknik som minskar utsläppen av fosfor, kväve och andra syreförbrukande substanser. Verken tar i dag hand om cirka 95 procent av den inkommande fosfor. Men det räcker inte. Det finns i dag cirka 400 000 undermåliga enskilda avlopp i vårt land. I praktiken strider dessa avlopp mot lagen. Lagöverträdelserna förekommer framför allt i sommarhusområden längs våra kuster. Där sker en betydande del av fosforutsläppen.

Regeringen förutsätter att ROT-arbetet ”kan öka takten betydligt i arbetet med att åtgärda problematiken kring enskilda avlopp i landet”. Vi ser det som en from förhoppning, som på intet sätt är tillräcklig. Det bör ses över om högre krav kan ställas på enskilda husägare att ställa om från enskilda avlopp.

Kalkning

Kalkningen har haft stor betydelse för att upprätthålla vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag, och i förlängningen också i våra hav. Den har fortfarande betydelse, inte minst för den biologiska mångfalden. Men det långsiktiga arbetet med att minska utsläppen av försurande ämnen har gett resultat. Tidigare försurade vatten visar tydliga tecken på återhämtning. Det innebär att kalkningen kan trappas ned och till och med avslutas i stora delar av landet. Vi vill betona att kalkningen endast är en tillfällig åtgärd för att återställa eller förhindra allvarliga förändringar i vattendrag.

En konkurrenskraftig och grön sjöfart

Sjöfarten är en viktig del i transportsystemet. Att frakta gods på sjön är också ett av de mest klimatsmarta transportalternativen. Svensk sjöfart har länge gått i bräschen vad gäller utveckling av ny miljövänlig teknik. Globalt har dock uppskattningarna av sjöfartens utsläpp reviderats upp de senaste åren. Från en nivå på cirka 400 miljoner ton koldioxid per år har siffrorna ökat till 1,12 miljarder ton utsläpp per år.¹ Det är FN:s sjöfartsorganisation IMO som har publicerat uppgifterna, samtidigt som organisationen själv har beslutat att kraftigt skärpa kraven för bränsle och avgaser.

Vi menar att utsläppskrav på fartyg bör ingå som en del i en framtida klimatöverenskommelse. Från den rödgröna oppositionens sida har vi krävt en internationell avgift på utsläpp från sjöfart och från flyg. I dag är utsläppen helt oreglerade. Det är till och med så att världens länder genom internationella konventioner är förbjudna att beskatta bunkerolja och flygfotogen. Detta är helt otidsenliga bestämmelser! Även med tämligen små kravnivåer kan avgifter på utsläpp generera årliga intäkter på 200–300 miljarder kronor. En del av den nödvändiga resursöverföringen till utvecklingsländer kan därmed vara avklarad.

Vi vill samtidigt understryka att minskningen av sjöfartens miljöpåverkan måste ske på ett sätt som inte snedvrider konkurrensen och missgynnar svensk industri. Det är också nödvändigt att säkerställa att skärpta regler för sjöfarten inte leder till ökade landtransporter. Sjöfartsverkets rapport om konsekvenserna av de nya svavelreglerna inom SECA-området måste tas på största allvar. Det är nödvändigt att Sverige med kraft agerar inom IMO för ett regelverk som ger minskad miljöpåverkan *och* konkurrenskraftiga förutsättningar för svensk sjöfart och industri.

I arbetet på minskad miljöpåverkan ingår bland annat skärpta krav på reningsutrustning på passagerarfärjorna. Rederierna måste också utveckla mer energieffektiva fartyg med fokus på skrov, propellrar och motorer.

Sjötrafiken över Östersjön och Västerhavet ökar kontinuerligt. Oljeexporten från ryska och baltiska hamnar genom Östersjön och ut i Västerhavet har mer än trefaldigats sedan 1995. Den tidigare socialdemokratiska regeringen bidrog till att få Östersjön klassad som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA; Particularly Sensitive Sea Area). Klassningen ställer hårdare krav på fartygstrafiken; till exempel nya ruttsystem och trafiksepareringar. Den djupgående sjötrafiken rekommenderas att undvika två speciella områden – Hoburgsbanken och Norra Midsjöbanken – som är särskilt känsliga ur miljösynpunkt. Vi vill skärpa kraven för dessa områden, där 10 000 sjöfåglar dör varje år på grund av oljeskador. Med PSSA i ryggen har en svensk regering stora möjligheter att ställa tuffa miljökrav på såväl sjötransporterna i sig, som på fraktköparna.

¹ The Guardian/DI 19/2 2008.

Fel! Okänt namn på

Begreppet Clean Ship diskuteras inom sjöfartsnäringen, men knappast ut-
anför. Vi vill att regeringen via FN:s sjöfartsorgan IMO uppmanar till den
miljöindexering av fartyg som begreppet innebär. Fraktköpare ska kunna
inhämta bättre information om de fartyg de anlitar och därmed ha en chans att
främja hållbar sjöfart.

Vi vill öka takten i det globala arbetet för marint miljöskydd (inom IMO:s
ram) så att alla fartyg som seglar in i Östersjön uppfyller samma höga miljö-
och säkerhetskrav.

Straffen för de fartyg och rederier som fortsätter att släppa ut olja i Öster-
sjön och Västerhavet måste skräpas kraftfullt. Harmoniseringen av VTS
(Vessel Traffic Services) för hela Östersjön måste snabbas på. VTS-
programmet är under utveckling till en satellitbaserad och emissionsrelaterad
övervakning av fartyg.

Vi välkomnar regeringens förslag att förbättra tillgången på el i hamnarna,
genom att standardisera för elanslutning. Att landansluta elen för fartyg är en
åtgärd som minskar utsläppen av diesel och tjockolja – till nytta för luften
specifikt i hamnstäder, men också till gagn för havet.

Avfallshantering

Passagerarfärjorna i Skagerrak, Kattegatt och Östersjön tillåts fortfarande
släppa ut sitt avloppsvatten. Inom Helcom pågår arbetet med att minska ut-
släppen, och Sverige har länge arbetat för ett frivilligt omhändertagande av
avloppsvatten i hamnarna. Det finns också en överenskommelse mellan Sjö-
fartsverket och ett antal rederier om att avfallet ska lämnas i land. Den gäller
dock främst den ordinarie färjetrafiken mellan Sverige och Finland, och inte
de stora kryssningsfartygen. Vi välkomnar regeringens förslag om totalförbud
mot toalettutsläpp från kryssningsfartyg och passagerarfärjor i Östersjön och
förbud mot toalettavfall från fritidsbåtar. För att få full effekt av ett sådant
förbud måste dock fler hamnar kunna erbjuda avfallshantering.

Tömning av barlastvatten

Först i slutet av 2009 skrev den svenska regeringen under den internationella
barlastvattenkonventionen. Problemet med barlastvatten – som innehåller
organismer som via fartyg flyttar från ett ekosystem med naturliga fiender till
ett annat ekosystem utan fiender – har sysselsatt många forskare under senare
år. Risken är stor att organismerna expanderar okontrollerat i de nya miljöer-
na och slår ut existerande arter. Den amerikanska kammaneten riskerar till
exempel att skada fisket på såväl västkusten som i södra Östersjön. FN:s
sjöfartsorganisation IMO anser att problemen med barlastvatten är ett av de
största hoten mot världshavens överlevnad. Ändå är det bara 21 länder – med
23 procent av världens tonnage – som har ratificerat barlastkonventionen.

Fel! Okänt namn på

Med all kunskap om de irreversibla förändringar som tömning av barlasttankar orsakar borde den svenska regeringen på ett tidigt stadium ha samlat Östersjöländerna – och övriga EU – till en gemensam lagstiftning om spridandet av främmande arter.

Inventering av oljeläckande vrak

Vi anser att det brådskar med inventeringen av de gamla oljeläckande vrak som finns längs de svenska kusterna, framför allt längs västkusten. Flera fartyg är potentiella oljekatastrofer. Vi noterar att regeringen har tagit till sig frågan och förväntar oss ett snabbt agerande.

Ny havsmyndighet

Regeringen har, på initiativ från Socialdemokraterna, inrättat en central förvaltningsmyndighet för havs- och vattenmiljöfrågor med placering i Göteborg. Myndigheten påbörjar sitt arbete under 2011. Vi är mycket positiva till att en samordnande instans nu kan ta helhetsansvaret för miljö- och fiskefrågorna och skapa en effektiv förvaltning. Den havsmiljöutredning som den socialdemokratiska regeringen tillsatte 2006 föreslog också att den nya myndigheten ska genomföra en fysisk planering av Sveriges hela havsområde och samordna de skilda intressen och risk för konflikter som där finns. Vi anser att myndigheten ska ha ett särskilt ansvar för Sveriges ekonomiska zon.

Gifter i havet

De flesta kemiska ämnen når förr eller senare ut i naturen. Många av dem är giftiga redan i mycket små mängder, en del är svåra att bryta ned. De kan lätt lagras i levande vävnader. I havet blir ett flertal kemikalier skadliga för miljön. Genom fiskenäringen förvandlas de till en allvarlig hälsorisk för människor.

Tungmetaller från industriutsläpp ligger sedan drygt ett århundrade lagrade i Östersjöns och Västerhavets bottensediment. De är potentiella miljöhot, men anses enligt expertisen göra minst skada om de får ligga kvar som de är, orörda. I det sammanhanget är den rysk-tyska gasledningen över Östersjön ett reellt hot, eftersom ledningen kan rubba den ömtåliga biologiska balansen och skapa allvarliga miljöproblem på havsbotten. Även fiskebåtarnas trålning kan ge oönskade effekter, också ur giftsynpunkt.

Fel! Okänt namn

Båtbottenfärger

Fritidsbåtar bidrar till giftproblemen i havet. Det ställs numera tydliga miljökrav på bilar, medan kraven på fritidsbåtarna är modesta. Båtmotorer ligger långt efter bilmotorer vad gäller utsläpp och bränsleeffektivitet. Användningen av giftiga båtbottenfärger har minskat, men inte i den takt som förväntats efter EU:s arbete med biociddirektivet. De gifter som förhindrar att havstulpaner och alger växer på båtbottenarna sprider sig till havslevande djur. Mätvärden i småbåtshamnar tyder på att giftiga färger fortfarande används.² Tillämpningen av lagen behöver förbättras.

Läkemedelsrester

Kunskapen om läkemedels effekter i miljön är begränsade. Koncentrationerna av läkemedel i vatten anses fortfarande ligga under ”detektionsgränsen”, dvs. de är svåra att spåra. Antibiotika och hormonpreparat kan upptäckas i utflöden från reningsverk och från sjukhus samt i lakvatten från deponier och från djurhållningsanläggningar. Ett syntetiskt östrogen från p-piller återfinns i många fiskar. Den slutsats som Naturvårdsverket drar är att det finns risk för att vissa läkemedelsrester kan bioackumuleras och orsaka skada hos fisk.³ Forskningen på detta område måste utvecklas så att vi kan förebygga läkemedelsspridningens negativa effekter i haven.

Marint skräp

Det marina skräpet är ett stort miljöproblem. Vi menar att regeringen bör arbeta fram ett program för rena kuster inom ramen för EU. Frivilliga strandstädningar har tidigare genomförts på västkusten. Men kommunernas ökade kostnader och svårigheter att få tag på personal gör att strandstädningen hotas. Inom projektet Save the North Sea har funnits en verksamhet där fiskare kunnat ta hand om det avfall de fått i sina fiskeredskap och lämna det avgiftsfritt i hamn. I stället för att låta skräpet gå tillbaka i havet har fiskebåtarna forslat in det i hamnarna. Vi anser att detta omhändertagande bör uppmuntras.

² www.havet.nu.

³ Naturvårdsverket, 2008.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 11 oktober 2010

Matilda Ernkran (S)

Johan Löfstrand (S)

Jan-Olof Larsson (S)

Pyry Niemi (S)

Helén Pettersson i Umeå (S)

Sara Karlsson (S)

Suzanne Svensson (S)