

# Motion till riksdagen

1989/90:T639

av Lars Werner m.fl. (vpk)

Sjöfarten

---

Vpk efterlyser en långsiktig strategi för transportpolitiken, där svensk sjöfart får möjligheter att utvecklas på olika områden. Både kust- och insjöfarten måste spela en större roll än i dag.

I förra årets partimotion om sjöfartspolitik (1988/89:T227) behandlade vi i huvudsak frågan om handelsflottans utveckling, inriktning på Sveriges nationella suveränitet och sjöfolkets rätt till meningsfulla jobb. I dessa delar ber vi att få hänvisa till nämnda motion och krav.

## Det finns miljöteknik – den måste användas !

Vattenvägarna är en viktig nationell tillgång. Sveriges läge ger oss naturliga vattenvägar längs ost- och västkusten, i Mälaren och Vänern och genom älvar. Infrastrukturen är utvecklad. Med genomtänkta politiska åtgärder har sjöfarten stora möjligheter att ta över fjärrgods från landsvägstrafiken och därmed avlasta samhället allvarliga miljöproblem.

Men även sjötransporterna står för föroreningar. Fartygsmotorerna släpper t ex ut stora mängder svavel och kväveoxider. De använder högsavlig och ofta starkt förorenade oljor. Vpk anser att miljökraven måste skärpas. De moderna färjor som nu byggs bekräftar att fartygen med modern renings-teknik och drift med ren och lågsavlig olja kan minska utsläppen mycket drastiskt. Eftersom en betydelsefull andel gods redan fraktas till sjöss går det alltså att göra stora miljövinster. Men Sveriges och övriga Nordens vattenvägar kan utnyttjas mycket bättre än i dag.

Den tunga landsvägstrafiken har ökat i ännu snabbare takt än privatbilismen. Exportindustrins nya metod att minska sina lagerkostnader genom just-in-time-transporter har sparat mångmiljonbelopp åt företagen. Detta är en av de viktigaste orsakerna till den kraftiga ökningen av tunga transporter på väg. Men i stället har stora kostnader för miljöförstöring och väglitage vältrats över på samhället. Inga reningskrav på lastbilarna har funnits. Först från och med 1994 års modeller måste alla tunga lastbilar ha avgasrening.

Samhället har stora möjligheter att göra miljö- och energivinster genom att styra över gods från landsväg till både sjöfart och järnväg. Sjöfarten och järnvägen behöver enligt vår mening inte ses som konkurrenter till varandra. Tvärtom måste dessa båda transportslag samverka för miljöns skull och för att ta över gods från landsvägen.

Kostnaderna för underhållet av vattenvägar är minimalt i jämförelse med motsvarande för vägnätet. Dessutom bär sjötransporterna helt sina farleders kostnader. Kustsjöfarten har kapacitet för att användas bättre. Ett exempel som nämnts är att ett stort antal långtradare med släp skulle kunna fraktas från Stockholmsområdet via Södertälje till Travemünde. Med rätt storlek och lastkapacitet så skulle man kunna få sex avgångar per vecka om tre fartyg sattes in. Samma arrangemang med sjöburna transporter kan göras även på Norrlandskusten och västkusten.

## Trafik- och miljöinformation till sjöss

Efter svenska kusten finns det ett system för trafikinformation – TIC. Det finns inom sjötrafikområdena Stockholm, Mälaren, Bråviken och Göteborg. Det anses som fullt möjligt att utveckla detta system till att också omfatta miljöhänsyn och naturskydd. Med nuvarande omfattning på systemet är fartygen skyldiga att rapportera passage av i lag fastställda punkter i farlederna till TIC. Information går därefter tillbaka om aktuella fartygsrörelser i farleden. Exempelvis rapporterar ett fartyg som går från Södertälje till Köping, en sträcka motsvarande 13 landmil, sin position vid tio olika tillfällen.

Vpk föreslår att trafikinformationssystemet byggs ut och kompletteras med uppgifter till skydd för miljön. Sjötransporter av farligt gods är det hittills säkraste transportmedlet. Det hindrar inte att det kan och måste ställas hårdare krav på sjöfarten för att göra dessa transporter ännu bättre. Internationellt sett återstår mycket att göra. Särskilt mot bakgrunden att sjöfarten också är utsatt för lycksökare och mindre nogräknade redare som jagar efter snabba ekonomiska klipp.

Vpk anser att säkerheten när det gäller farligt gods måste ökas. Ett förslag i detta syfte är att samtliga fartyg, oavsett storlek, skall ha lots ombord under gång i svenska farledsområden, då de är lastade med farligt gods. Dit räknar vi bl.a. petroleumprodukter och farligt gods som klassats av IMO, International Maritime Organization, ett FN-organ. Kravet innebär när det genomförts att det alltid finns två utbildade nautiker på bryggan, som kan övervaka fartygets rörelse i farleden.

## Sjöräddning och kustbevakning

Resurserna för sjöräddning och kustbevakning måste utökas och samordnas bättre än vad som sker i dag. En effektivare organisation, med omfattande befogenheter till fartygsinspektion och kontroll av sjösäkerheten bör byggas upp. Den skall också ha till uppgift att kontrollera det fiffelflaggade tonnaget, som gör våra kuster och farvatten osäkra. Vpk anser att staten skall stå för kostnaderna.

Vpk menar att såväl säkerhet ombord som utbildningsinsatser för detta är viktiga satsningar. Ett minimikrav skall vara att samtliga ombordanställda ges utbildning i brandskydd och säkerhetstjänst. På fartygen behövs en brand- och säkerhetsjourstyrka. Ökade insatser krävs inte minst för att höja säkerheten i samband med farliga laster. Vi anser att staten skall stå även för

dessa kostnader. En svensk men icke-militär variant av Coast Guard kan sköta material- och säkerhetsinspektioner samt kontroll av besättningarnas utbildning och behörighet.

Mot. 1989/90  
T639

## Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett program och en långsiktig strategi för svensk sjöfart,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att transporter till sjöss bör utvecklas på bekostnad av landsvägens tunga transporter,
3. att riksdagen hos regeringen begär förslag med stränga miljökrav på fartygens utsläpp och oljeanvändning,
4. att riksdagen hos regeringen begär förslag om en utveckling av sjöfartens trafikinformationssystem (TIC) i enlighet med motionens förslag,
5. att riksdagen, i syfte att minska riskerna vid sjötransporter med farligt gods, hos regeringen begär förslag om bättre övervakning ombord.

[att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att utöka och samordna resurserna för sjöräddning och kustbevakning i enlighet med motionens förslag.<sup>1</sup>]

Stockholm den 25 januari 1990

*Lars Werner (vpk)*

*Berith Eriksson (vpk)*

*Bo Hammar (vpk)*

*Ylva Johansson (vpk)*

*Viola Claesson (vpk)*

*Lars-Ove Hagberg (vpk)*

*Margó Ingvardsson (vpk)*

*Bertil Måbrink (vpk)*