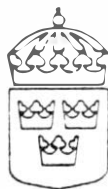


# Motion till riksdagen

1989/90:T612

av Jan Andersson m.fl. (s)

Kustsjöfarten



Mot.  
1989/90  
T612-620

Sjöfartens inrikes transportarbete var 1988 c:a 8 miljarder tonkilometer och transportarbetet för utrikes sjöfart längs svenska kusten var nästan 3 ggr. större, eller drygt 22 miljarder tonkilometer. Sjöfarten är därmed det helt dominerande transportmedlet för svenskt transportarbete. Sjöfartens fördelar gör sig främst gällande när det rör sig om tunga eller långväga transporter.

Sjötrafiken glöms ofta bort i den allmänna trafikpolitiska debatten som mest handlar om bilar och järnväg. En väsentlig beståndsdel i det övergripande trafikpolitiska målet är dock att åstadkomma en miljövänlig trafikförsörjning inom alla trafikgrenar.

Dagens trafikproblem är avsevärda. Utsläppen stora. Det gäller i olika grad både väg-, flyg- och fartygstrafik. Miljöfrågorna inom sjöfarten har en framträdande plats. Sjöfarten har flera försteg framför andra trafikgrenar. Det finns ett institutionaliserat internationellt samarbete och åtskilliga konventioner.

Inom FN-organet IMO arbetas reglerna fram vad gäller sjöfarten. Organisationen har en särskild kommitté som behandlar olika miljöfrågor och farligtgodstransporter. Det finns system för trafikreglering i trånga farleder och krav på lotsning. Olycksfrekvensen inom sjöfarten är låg.

Sjöfarten gör ytterst få ingrepp i naturen i jämförelse med bilvägar och järnvägsbankar. Den kräver inga tunnlar, broar eller planskilda korsningar som tar stora arealer i anspråk. Vattnet sluter sig bakom aktern där fartyg gått fram och är klart för återanvändande, precis som chefen för Sjöfartsverket uttryckt sig.

Investeringsanslaget för vägar är c:a 2.5 miljarder kronor, för järnvägar 1 miljard kronor per år och för sjöfarten 300 miljoner på en treårsperiod.

Om man skall föra 22 000 ton olja från Göteborg till Örnköldsvik så går det åt 120 ton fartygsbunker och *ett* fartyg eller 450 ton lastbilsdiesel och 630 lastbilar. Miljökonklusionen är uppenbar.

De kortfattade uppgifter vi här redovisat ger en bra indikation på vad sjöfart och sjötransporter betyder för den svenska transportsektorn. Vi anser att de beslut som tagits under senare år i syfte att behålla en svensklagad handelsflotta av "rimlig omfattning" är bra och av mycket stor betydelse. Vi avser då besluten som gäller återbetalning av skatt och rabatter på sociala avgifter som givit svensk sjöfart en med andra länder mera jämförbar kost-

nadsbild. Därtill kommer permanentningen av den s.k. flagglagen. Vi utgår också från att gällande regler för s.k. tax free-försäljning på färjorna även fortsättningsvis skall ske på villkor liknande de som tillämpas av andra sjöfartsländer.

Trots den stora andel av transporter som sjöfarten även nu ombesörjer har dock väsentliga delar av gods som tidigare transporterades med fartyg överflyttats till landtransportsektorn. Det kan i vissa fall bero på kundernas önskemål om mindre men tätare och snabbare leveranser. Andra skäl har också antytts, exempelvis viss subvention för järnvägstransport, men vi finner f.n. inte detta klarlagt.

Emellertid görs nu vissa undersökningar med projekt inom Transportforskningsberedningen i syfte att analysera förutsättningar för en möjlig renessans för svensk kustsjöfart. Man talar om en "ostkustpendel" för framtidens kustsjöfart med utgångspunkt för den bästa utvecklingen för miljö, ekonomi och effektivitet. Vi anser att syd- och västkusten också gott kan komma i fråga för s.k. pendeltrafik. Även här är kustsjöfartens utveckling intressant.

Det är tydligt att allt fler och framför allt våra större industriföretag börjar intressera sig för idén om transporter med fartyg i reguljär linjetrafik. Det gäller med såväl containers som bulk, ro-ro-fartyg eller i form av lift-on-lift-off.

Fraktkostnaden får allt större betydelse i den konkurrens svenska industrin lever i med industrin på kontinenten. Både järnväg och lastbil kostar mera än sjöfart och bränslekostnaden stiger. Vi utgår från att konkurrensen mellan olika transportslag i enlighet med det trafikpolitiska beslutet skall vara neutral. Ev. miljökostnader som kan påföras för bl.a. avgasutsläpp kan påverka lastbilstrafik, högre elpriser och banavgifter får konsekvenser för el-tågtrafiken o.s.v. Detta är kostnader som i betydligt mindre grad kan drabba sjöfarten. Det går att betydligt minska de oftast redan låga avgasutsläppen från moderna fartyg utan större betungande kostnader. Intresset stiger för att använda renare oljor med bl.a. lägre svavelhalt.

Sverige är omgivet av kust, i praktiken en ö i transportsammanhang. Vi har kunskap om export och import och sjöfart och denna kunskap är en stor tillgång.

Vi behöver större satsningar på vårt kommunikationsnät för att klara också persontransporter inom landet, såväl lokalt som regionalt. Det är satsningar som till stor del behövs för att minska trafik som orsakar trafikolyckor och miljöskador genom bl.a. avgasutsläpp och buller.

Tillgången på investeringsmedel inom kommunikationssektorn är begränsad. Behoven anges vara enorma. Det hänger samman med de ambitioner man har. Om en avvägning sker på så sätt att sjötransporter i större utsträckning utnyttjas kan kostsamma dubbelinvesteringar i spårutbyggnader undvikas och vägnätet behöver ej i lika hög grad förslitas av tunga, långväga transporter. Detta kan gälla i stor utsträckning där möjlighet finns till transporter genom anlåtande av sjöfartens redan befintliga infrastruktur:

speditionsverksamhet, hamnfaciliteter, konventionella fartyg, färjor för enbart gods, kombinerade last- och passagerarfärjor. Farleder, lotspersonal och, vid behov, isbrytare.

Om en sådan lösning kommer till stånd där sjöfartens fördelar utnyttjas mera kan de begränsade investeringsmedlen användas för andra angelägna projekt inom transportsektorn som f.n. hamnat långt ner på prioriteringslistan.

Mot. 1989/90  
T612

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om prioriteringar inom kommunikationssektorn med beaktande av utökad kustsjöfart.

Stockholm den 24 januari 1990

*Jan Andersson (s)*

*Christer Skoog (s)*

*Bo Forslund (s)*

*Sten Östlund (s)*

*Bengt Kronblad (s)*