

## Trafikutskottets betänkande

**1980/81: 31**

**om miljösäkrare sjötransporter (prop. 1980/81: 119 bil. 2)**

### Propositionen

I proposition 1980/81: 119 förelägger regeringen riksdagen ett handlingsprogram för miljösäkrare sjötransporter. Handlingsprogrammet presenteras översiktligt i ett inledande avsnitt. En närmare redovisning av programmet återfinns i tre bilagor. Dessa innehåller anföranden av chefen för jordbruksdepartementet (bilaga 1), av chefen för kommunikationsdepartementet (bilaga 2) och av chefen för kommundepartementet (bilaga 3).

I bilaga 2, som har hänvisats till trafikutskottets beredning, föreslår regeringen (kommunikationsdepartementet) riksdagen att

1. anta inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,

2. utöver vad som föreslås i prop. 1980/81: 100 bil. 9 till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning för budgetåret 1981/82 anvisa 2 500 000 kr.,

3. utöver vad som föreslås i prop. 1980/81: 100 bil. 9 till Sjöfartsmateriel m. m. för budgetåret 1981/82 anvisa 3 000 000 kr.

Vidare bereds riksdagen tillfälle att ta del av vad fördragande departementschefen i övrigt har anfört om miljösäkrare sjötransporter.

Huvuddragen i propositionen och en översiktlig framställning av den del av handlingsprogrammet, som återfinns i bilaga 2 till propositionen, presenteras nedan under Utskottet.

### Lagförslaget

Det till propositionens bilaga 2 fogade lagförslaget har följande lydelse:

#### Förslag till

**Lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer;**

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1978:233.

1 Riksdagen 1980/81. 15 saml. Nr 31

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 1 §

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 eller 5 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller

1. befordran i spårbunden trafik som är avsedd för allmänheten,
2. sådan befordran i vägtrafik som ombesörjes av järnvägsföretag till komplettering av eller som ersättning för järnvägsbefordran som avses under 1,
3. säkerheten i spårbunden trafik eller ordningens upprätthållande i samband med sådan trafik,
4. postbefordran eller telekommunikationer,
5. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg,
6. trafikregler eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och svävare utanför Sveriges sjöterritorium,
7. skeppsmätning,
8. trafik på väg eller i terräng,
9. fordons beskaffenhet och utrustning,
10. registrering eller annan kontroll av fordon.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 3, 9 eller 10. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om *fyravgifter och farledsvaruavgifter* samt om avgifter för skeppsmätning.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 3, 9 eller 10. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om *avgifter för farledssamheten* samt om avgifter för skeppsmätning.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 1981.

**Under den allmänna motionstiden framlagda motioner**

I motion 1980/81: 472 av Georg Åberg m. fl. (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen har anförts angående initiativ till internationellt avtal om partikelmärkning av oljelaster.

I motion 1980/81: 767 av Lena Öhrsvik m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar begära att regeringen ger vederbörligt organ i uppdrag att utfärda sådan förordning att genomgångstrafik i Kalmarsund med fartyg med s. k. farlig last ej tillåts.

I motion 1980/81: 850 av Raul Blücher (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 4), och med hänvisning till vad som i motion [1980/81: 847] har anförts att riksdagen beslutar att hos regeringen hemställa om åtgärder för miljösäkra transporter på Väner och Göta älv i enlighet med förslag i av länsstyrelsen i Värmlands län gjord utredning.

I motion 1980/81: 1002 av Alexander Chrisopoulos (vpk) yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag till föreskrifter för oljehandlingar och transporter i enlighet med vad som anförs i motionen.

I motion 1980/81: 1013 av Börje Stensson och Esse Petersson (båda fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen har anförts om svenskt initiativ till internationell överenskommelse om tankbåtstrafiken i Östersjön.

I motion 1980/81: 1353 av Daniel Tarschys m.fl. (fp) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen har anförts beträffande omedelbara säkerhetshöjande åtgärder i farleder i Stockholms skärgård och i Mälaren,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen har anförts angående tidpunkt för införande av krav på specialtonnage vid oljetransporter i Stockholms skärgård och i Mälaren,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen har anförts beträffande fortsatta studier av alternativa transport-system för Stockholms och Mälardalens oljeförsörjning.

I motion 1980/81: 1502 av Rolf Dahlberg m. fl. (m) yrkas med hänvisning till vad som i motion [1980/81: 1501] har anförts att riksdagen uttalar att väsentligt förbättrade säkerhetsåtgärder bör krävas för att förhindra att oljeutsläpp görs som kan påverka svenska kuster.

### **Motionsyrkanden hänvisade till trafikutskottets beredning med anledning av propositionen**

I motion 1980/81: 2158 av Sonja Rembo m.fl. (m) yrkas att riksdagen beslutar

1. att den föreslagna särskilda farledsavgiften för tankfartyg träder i kraft den 1 januari 1985,

2. att hos regeringen hemställa att avgiftens storlek fastställs så att otillbörlig snedvridning av konkurrensförhållandena mellan olika fartygstyper inte sker.

I motion 1980/81: 2159 av Rune Torwald och Märta Fredrikson (båda c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–3), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande

1. lotsningspliktens utformning,

2. miljösäkra fartygs avgiftsbeläggning,

3. skyldighet att ta emot spillolja från småbåtar m. m.

I motion 1980/81: 2165 av Lilly Bergander m.fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av

1. fortsatta studier rörande Nynäshamns möjligheter att fungera som en uthamn för oljetransporterna till Stockholmsregionen.
2. en total samhällsekonomisk och miljömässig bedömning vid valet av farled för oljetransporter till Stockholm.

I motion 1980/81: 2166 av Kurt Hugosson (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att påskynda utredningsarbetet om förbud mot att ta ut särskild avgift för oljeavfall m. m.

I motion 1980/81: 2167 av Per Olof Håkansson (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1, 2, 8 och 9),

1. att riksdagen beträffande lotstvangen uttalar att behovsanpassningen skall utformas som dispensregler.
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande partikelmärkning av oljerester,
8. att riksdagen begär förslag som innebär att sjöfartens haverikommission ges möjlighet att själv ta initiativ till genomförande av utredning av sjöolyckor m. m.,
9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande samordning av verksamheten inom statens haverikommission, sjöfartens haverikommission och kommittén för undersökning av svåra olyckshändelser.

I motion 1980/81: 2168 av Bertil Jonasson och Kerstin Andersson i Hjärtum (båda c) yrkas att riksdagen uttalar sig för en senareläggning av ikraftträdandet för den särskilda av giften i Vänern-Götaälvsområdet.

I motion 1980/81: 2169 av Karl Gustav Mathson och Roland Sundgren (båda s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen hos regeringen begär att den av VÄN TUR-utredningen för sjötransporter av olja på Vänern och Mälaren förordade miljöskyddsfonden inrättas.
2. att riksdagen hos regeringen begär att farledsvaruavgiften för utrikes oljeimport ökas i den utsträckning som fordras för verksamheten.

I motion 1980/81: 2170 av Magnus Persson och Elvy Nilsson (båda s) yrkas.

1. att riksdagen hos regeringen begär att den av VÄN TUR-utredningen för sjötransporter av olja på Vänern och Mälaren förordade miljöskyddsfonden inrättas.
2. att riksdagen hos regeringen begär att farledsvaruavgiften för utrikes oljeimport ökas i den utsträckning som fordras för verksamheten.

I motion 1980/81: 2171 av Birger Rosqvist och Jan Bergqvist (båda s) yrkas att riksdagen beslutar att särskild avgift ej införs för transport av olja i svenska farvatten på det sätt som föreslås i propositionen.

I motion 1980/81: 2172 av Bengt Silfverstrand m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande riktlinjer för och organisation av verksamheten vid fyrplatserna.

I motion 1980/81: 2173 av Sten Svensson och Göthe Knutson (båda m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av en restriktiv tillämpning av det föreslagna avgiftssystemet.

I motion 1980/81: 2174 av Sten Svensson och Göthe Knutson (båda m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående avgiftsuttag vid oljedeportering.

## Remissyttrandena

Över motion 1980/81: 1353 (fp) har yttranden inhämtats från sjöfartsverket, länsstyrelsen i Stockholms län och Stockholms hamn. Se bilaga till detta betänkande.

## Utskottet

### 1 Huvuddragen i propositionen

Regeringens handlingsprogram för miljösäkrare sjötransporter är i första hand inriktat på åtgärder för att förebygga utsläpp av olja och kemikalier från fartyg. Dessa åtgärder redovisas i propositionens bilaga 2. Handlingsprogrammet i övrigt omfattar åtgärder för att minska skadeverkningarna för miljön när utsläpp har inträffat (bilaga 3) samt vissa övriga frågor (bilaga 1).

Framställningen i det följande avser, om ej annat anges, den del av handlingsprogrammet som gäller de förebyggande åtgärderna. Hänvisningar till propositionen avser dess bilaga 2. Hänvisningar till "föredraganden" avser chefen för kommunikationsdepartementet.

### 2 Huvuddragen i handlingsprogrammet

För att minska riskerna för *utsläpp i samband med olyckor* krävs, enligt föredraganden, åtgärder för att göra såväl fartyg som farleder säkrare. För att komma till rätta med *avsiktliga utsläpp* gäller det bl. a. att skapa sådana förutsättningar, både i hamnarna och på fartygen, att oljerester och annat avfall kan tas om hand och därmed inte behöver släppas ut till sjöss. Därutöver krävs effektiva system för upptäckt, identifiering och bestraffning.

Handlingsprogrammet utgår, när det gäller *säkerheten i farleder*, från ett av sjöfartsverket redovisat program för ökad farledssäkerhet. Sjöfartsverkets program, som bygger på en helhetssyn på sjösäkerhetsfrågorna, förutsätter ett långsiktigt och fortlöpande arbete. Sjöfartsverket föreslås få ökade resurser för utvecklingsverksamhet och farledsundersökningar inom ramen för programmet. Vidare föreslås att medel ställs till verkets förfogande för ett effektivare utnyttjande av vissa navigeringshjälpmedel.

När det gäller *lotsning* föreslås ett system som utgår från farledsförhållandena, områdets miljökänslighet, fartygets utrustning och bemanning samt lastens miljöfarlighet. Sjöfartsverket avses få bemyndigande att successivt utforma ett behovsanpassat lotstväg. För att ytterligare höja lotsningens kvalitet föreslås att sjöfartsverket tillförs resurser för vidareutbildning av lotsar.

Vidare föreslås att användandet av *säkrare fartyg*, i första hand för trafik i svårnavigerade och miljö känsliga områden, stimuleras genom ett särskilt avgiftssystem.

Arbete pågår inom regeringskansliet på att utforma förslag till en *ekonomisk sanktion* som skall göra det olönsamt med avsiktliga utsläpp till sjöss. En annan grupp inom regeringskansliet arbetar med vissa frågor för att underlätta *mottagning i hamnar av vissa olje- och kemikalierester*. Frågan om *partikelmärkning* av olja har behandlats av en särskild utredning vars förslag nyligen har avlämnats. Partikelmärkning övervägs även inom ramen för samarbetet enligt Helsingforskonventionen om skydd av Östersjöområdet marina miljö. Östersjösamarbetet.

Handlingsprogrammet utgår från att fortsätta *fartygstransporter av olja till Stockholmsområdet och Mälaren* är ett både realistiskt och förmånligt transportalternativ. För att öka säkerheten föreslås att Sandhamns- och Dalaröledernas gemensamma sträckning nu upprustas.

Frågan om *stora tankfartyg i Östersjön* föreslås även fortsättningsvis bli behandlad inom ramen för Östersjösamarbetet. Sverige kommer även framgent att aktivt delta i det allmänna internationella arbetet i fråga om sjösäkerhet och miljöskydd.

Kommittén för miljörisker vid sjötransporter (MIST) har med sitt betänkande (SOU 1979:43–45) *Ren Tur* – program för miljösäkra sjötransporter – givit underlag för ett flertal av de bedömningar och förslag som återfinns i handlingsprogrammet.

### 3 Allmänna synpunkter

Enligt föredraganden innebär sjöfartens internationella karaktär att åtgärder på sjösäkerhetsområdet, för att bli verkningsfulla, vanligtvis måste vidtas i internationellt samarbete. Det förhållandet att ca 80 % av sjötransporterna till och från Sverige sker med utländska fartyg gör att nationella särkrav på t. ex. fartygens konstruktion, som villkor för att anlöpa svensk

hamn, måste utformas med hänsyn till bl. a. landets försörjningstrygghet. Väsentligt skärpta krav för sjöfartens del kan också leda till snedvridning av konkurrensförhållandena gentemot andra transportmedel. Restriktioner mot fartygstrafik i vissa farleder, som medför ökade transportkostnader, måste avvägas mot näringslivets behov av rationella sjötransporter och mot de miljörisker som följer vid en övergång till landtransporter.

Utskottet instämmer i dessa uttalanden. De synes väl överensstämma med de sjöfarts- och trafikpolitiska mål som har fastställts av riksdagen.

#### 4 Åtgärder för ökad sjösäkerhet

##### 4.1 Farledsåtgärder

I den under den allmänna motionstiden i början av året framlagda motionen 1980/81: 767 (s) yrkas att riksdagen beslutar begära att regeringen ger vederbörligt organ i uppdrag att utfärda sådan förordning att genomgångstrafik i Kalmarsund med fartyg med s. k. farlig last ej tillåts. Enligt motionärerna händer det inte sällan att mindre, giftlastade fartyg använder Kalmarsund för genomfart. Genom att undvika vägen runt Öland sparar fartygen några timmars gångtid. Därmed uppstår också onödiga risker för haverier, även om olika andra åtgärder vidtas för att ge säkrare passage. Fartyg som är så små eller har så dålig standard att de vid sämre väder inte kan gå utanför Öland bör inte få transportera farliga laster.

I fråga om sjötransporter av miljöfarliga kemikalier pekar föredraganden på ett flertal åtgärder som en framkomligare väg än förbud för att minska riskerna med dessa transporter. Till dessa åtgärder hör det behovsanpassade lotstväng som förordas i handlingsprogrammet. Det framhålls också att introduktion och utveckling av olika system för trafikinformation ges hög prioritet i sjöfartsverkets säkerhetsprogram. Sådana system avses bli införda i bl. a. Kalmarsund. Föredraganden erinrar vidare om en försöksverksamhet – inom ramen för en överenskommelse i Östersjösamarbetet – om positionsrapportering av trafiken med olja och annan miljöfarlig last i Östersjön. Verksamheten beräknas starta den 1 juli 1981. Rapporteringen avses omfatta bl. a. lastade kemikalietankfartyg och gastankfartyg med en bruttodräktighet av minst 1 600 registerton. Transportföreskrifterna bör också, med utgångspunkt i internationellt utarbetade normer, fortlöpande anpassas till olika kemikaliers miljöfarlighet.

Vad föredraganden i denna del har anfört har inte givit utskottet anledning till erinran.

Enligt vad utskottet har erfarit föreligger redan vissa restriktioner beträffande trafik med s. k. farlig last genom Kalmarsund. Fartyg som fraktar använt kärnbränsle är sålunda ålagda att gå utanför Öland. Restriktionerna har tillkommit på grund av lastens karaktär, de svåra navigationsförhållandena i Kalmarsundsrännan och befintligheten av tätbebyggelse i närheten

av detta vattenområde. Även andra sjöburna kemiska produkter kan vid haveri orsaka skador på människor, miljö och omgivning.

Mot bakgrund av det anförda förutsätter utskottet att förebyggande åtgärder av olika slag övervägs för att hindra sådana skador och att trafikföreskrifter utformas med hänsyn till de säkerhetskrav som olika farledsavsnitt kan betinga.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionen.

I motion 1980/81: 1502 (m) yrkas, med hänvisning till vad som anförts i motion 1980/81: 1501 (m) och såvitt nu är i fråga, att internationella överenskommelser bör komma till stånd om bl. a. säkrare utmärkning av fartygsleder i skärgårdar och utmed kuster.

Grundläggande internationella regler om utmärkning av farleder återfinns i 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss. Sverige har tillträtt konventionen. Den trädde i kraft internationellt år 1980. Ett inom Internationella organisationen för fyrtekniska frågor (International Association of Lighthouse Authorities) antaget system för utmärkning av farleder är under införande i Sverige.

Med hänvisning till det anförda bör motionen i nu berörd del inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Utskottet återkommer till vissa farledsfrågor nedan under avsnitt 6.1.

#### 4.2 Lotsning

I motion 1980/81: 2167 (s) yrkas (yrkande I), att riksdagen beträffande lotstvänet som sin mening uttalar att behovsanpassningen skall utformas som dispensregler. Enligt motionären kan ett lotsningsförfarande där behovsanpassningen inte utformas som undantag från generella och i förväg kända regler leda till bl. a. onödig byråkrati, splittrad tillämpning, tidsutdräkt och ökade kostnader. Skyldighet att anlita lots för vissa fartyg i vissa farleder med behovsanpassade dispensregler skulle innebära en lämpligare utformning av lotstvänet än det i propositionen förordade.

I motion 1980/81: 2159 (c) yrkas (yrkande I), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande lotsningspliktens utformning. Motionärerna delar föredragandens uppfattning att alla betydelsefulla egenskaper hos fartyg och last liksom kunnande hos besättningen måste beaktas vid sjöfartsverkets bedömning av lotstvänet. Sjöfartsverket bör dock skyndsamt överväga om inte vissa brister hos fartyg bör motivera lotstvänet oavsett lastens art.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att lotstvänet bör vara behovsanpassat och att sjöfartsverket helt bör ta ansvaret för dettas utformning. Verket kan därvid beakta alla omständigheter av betydelse, såsom farledsförhållanden, fartygets djupgående, utrustning och bemanning samt lastens miljöfarlighet. Principiellt lotstvänet bör föreligga i sådana farleder som sjöfartsverket bedömer vara svårnavigerade eller riskabla från miljösynpunkt.



De riktlinjer och den ram för lotstvängets utformning som sålunda har angivits tillgodoser enligt utskottets mening de motionsyrkanden som nu är i fråga. Dessa bör därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motion 1980/81: 1502 (m) framhålls, med hänvisning till vad som anförts i motion 1980/81: 1501 (m) och såvitt nu är i fråga, att internationella överenskommelser bör komma till stånd om bl. a. lotsassistans. Även frågan om bogserhjälp föreslås omfattas av sådana överenskommelser.

Enligt utskottets mening är lotsassistans och bogserhjälp frågor som – med hänsyn till skiftande förhållanden i olika staters territorialvatten och hamnområden – huvudsakligen bör regleras nationellt. Av propositionen framgår att Östersjösamarbetet bl. a. har resulterat i en överenskommelse mellan Östersjöstaterna om kvalifikationskrav och certifiering av s. k. långlotsar i Östersjön. Vidare föreligger en internationellt antagen rekommendation angående lotsning i bl. a. Öresund.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionen i nu berörd del.

#### 4.3 Miljösäkra kusttankfartyg

Föredragandens överväganden i denna del utgår från en av MIST initierad skiss till ett miljösäkert oljetankfartyg. Fartyget skulle uppfylla strängare krav än dem som återfinns i internationella och av Sverige tillträdde regler. Genom olika arrangemang – bl. a. dubbelbotten och sidotankar, som inte föreskrivs generellt i internationella regler för oljetankfartyg – skulle fartyget ha ett synnerligen gott skydd mot oljeutsläpp vid grundstötning eller kollision. MIST föreslår också att anskaffningen och användningen av miljösäkra kusttankfartyg skall stimuleras genom beställarstöd och en särskild farledsvaruavgift.

I propositionen berörs också förslag framlagda av den s. k. Vän utredningen i betänkandet (Ds Kn 1981: 1) Vän tur – handlingsprogram för miljösäkra sjötransporter på Väner och Göta älv. Utredningen föreslår bl. a. en central miljöskyddsfond som skulle skapas genom viss höjning av farledsvaruavgiften och som skulle användas för att finansiera åtgärder i syfte att skapa miljösäkrare sjötransporter på Väner och Göta älv. Utredningen pekar också på den speciella konkurrenssituationen mellan land- och sjötransporter i Vänerregionen.

Efter att ha redogjort för en genomgående negativ remissopinion framhåller föredraganden att han inte kan ansluta sig till MIST:s förslag att för svenskt vidkommande utveckla en särskild fartygstyp och till det därmed förknippade förslaget om beställarstöd. Föredraganden ansluter sig inte heller till Vän tur:s förslag.

Föredraganden ser positivt på en utveckling mot miljösäkrare fartyg och erinrar om de svenska insatserna i det internationella sjösäkerhetsarbetet för att främja en sådan utveckling. Arbetet har bl. a. resulterat i en överenskommelse, med global anslutning och räckvidd, som väntas träda i

kraft mot slutet av år 1981. Enligt överenskommelsen skall nya råoljetankfartyg och produkttankfartyg från 20 000 resp. 30 000 ton och uppåt vara försedda med segregerade barlasttankar för att förhindra att barlastvatten annat än undantagsvis tas in i lasttankar och där blandas med oljerester. Sådana barlasttankar skall vara placerade så att de ger skydd mot oljeutflöde vid grundstötning eller kollision. Internationellt tillämpade rekommendationer avseende kemikalietankfartyg innebär att vissa av dessa fartygstyper skall vara försedda med dubbel botten och dubbla sidor. Rekommendationerna har medfört att bl. a. allt flera svenska fartyg har byggts – eller byggs – utan särskilda stimulansåtgärder, så att de helt eller delvis motsvarar dessa konstruktionskrav. Fartygen kan även användas för oljetransporter. Vissa av dem kan användas för Vänersjöfart.

Föredraganden framhåller vidare att sjöfartens internationella karaktär gör det nödvändigt att eftersträva enhetliga krav för fartygs konstruktion och utrustning. Nationella krav som inte är förankrade i internationella regler kan innebära ett hot mot försörjningstryggheten. De kan dessutom av andra stater uppfattas som diskriminerande och föranleda motåtgärder.

De fartyg med förhöjd miljösäkerhet som idag används har enligt propositionen vissa konkurrensnackdelar i jämförelse med konventionellt byggda fartyg. Föredraganden föreslår därför att användningen av fartyg med förhöjd miljösäkerhet skall stimuleras genom ett särskilt avgiftssystem. För ändamålet föreslås en ändring i lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer. Sjöfartsverket avses få i uppdrag att utarbeta regler om avgiftssystemets tillämpning. Detta skall till en början gälla Vänern-Göta älv, Mälaren och Stockholms skärgård. Oljetrafiken i dessa vatten är omfattande. Farlederna är också på långa sträckor svårnavigerade och omgivna av miljö känsliga områden.

Gränsen för befrielse från avgift bör enligt föredraganden sättas med utgångspunkt i de fartyg med förhöjd miljösäkerhet som redan finns på marknaden. Avgiftens storlek bör avvägas så att åtminstone skillnaden i transportkostnad mellan konventionella fartyg och fartyg med förhöjd miljösäkerhet bortfaller. En riktpunkt för lämplig avgiftsnivå är ca två kronor per ton.

Föredraganden föreslår att avgiftssystemet träder i kraft den 1 januari 1982.

I motion 1980/81: 2158 (m) yrkas att riksdagen beslutar (1) att den föreslagna särskilda farledsavgiften för tankfartyg träder i kraft den 1 januari 1985 och (2) att hos regeringen hemställa att avgiftens storlek fastställs så att otillbörlig snedvridning av konkurrensförhållandena mellan olika fartygstyper inte sker.

I motion 1980/81: 2159 (c) yrkas (yrkande 2), att sjöfartsverket bör få i uppdrag att pröva om inte nedsättning eller befrielse från avgiften skulle

kunna komma i fråga för äldre tankfartyg, som har lastats så att man har vissa barlasttankar i fören och på andra lämpliga ställen.

I motion 1980/81: 2168 (c) yrkas att riksdagen uttalar sig för en senareläggning av tidpunkten för den särskilda avgiftens ikraftträdande i Väner- och Götaälvmrådet.

I motionerna 1980/81: 2169 (s) och 1980/81: 2170 (s) yrkas att (1) den av Vän tur-utredningen för sjötransporter av olja på Väner- och Mälaren förordade miljöskyddsfonden inrättas och att (2) farledsvaruavgiften för oljeimport ökas i den utsträckning som fordras för att finansiera verksamheten med fondens medel.

I motion 1980/81: 2171 (s) yrkas att riksdagen beslutar att särskild avgift ej införs för transport av olja i svenska farvatten på det sätt som föreslås i propositionen.

I motion 1980/81: 2173 (m) yrkas att det föreslagna avgiftssystemet skall tillämpas restriktivt.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att utvecklingen mot miljö-säkrare fartyg bör främjas. Det av föredraganden förordade avgiftssystemet bör införas. Avgiften bör enligt utskottets mening gälla Väner- och Göta älv, Mälaren och Stockholms skärgård och införas den 1 juli 1984. Den avgränsning som behövs för att fastställa vad som avses med Stockholms skärgård, och som sjöfartsverket förutsätts bestämma, får enligt utskottets mening inte medföra att oljetransporter i farleden mellan öppna havet och Nynäshamn omfattas av avgiften.

Vad gäller den föreslagna nivån för avgiften vill utskottet först framhålla att vid föredragandens beräkning av denna endast kostnadsnackdelar som vidlåder de miljö-säkrare fartygen synes ha beaktats. De konstruktionsmässiga särdrag som kännetecknar fartyg med förhöjd miljö-säkerhet innebär dock även driftkostnadsfördelar. Enligt vad utskottet har erfärut är vidare skillnaden i produktionskostnad för ett fartyg med förhöjd miljö-säkerhet, jämförd med ett konventionellt tankfartyg, ej större än ca 10 %.

Utskottet har, som redan framhållits, ingen erinran mot att avgiften införs. Enligt utskottets mening bör emellertid en framtida avgift inte få medföra en snedvridning av konkurrensförhållandena mellan fartygs- och landtransporter.

Det bör enligt utskottet ankomma på sjöfartsverket att – med beaktande av de omständigheter som utskottet har hänvisat till och den verkan som avgiftssystemet kan visa sig få – föreslå avgifter anpassade till en nivå som motsvaras av skillnaden i transportkostnad mellan konventionellt tonnage och fartyg med förhöjd miljö-säkerhet.

Utformningen av de regler som skall bestämma avgiftssystemets tillämpning synes vara en tidskrävande uppgift, vars lösning kommer att bero av flera faktorer. Till dessa hör inte bara de ovan nämnda utan även sådana andra grunder för avgiftsbefrielse eller -nedsättning som sjöfartsverket till fullgörande av det enligt propositionen beramade uppdraget kan komma

att föreslå. Även med hänsyn härtill bör tidpunkten för avgiftssystemets ikraftträdande senareläggas från den 1 januari 1982 till den 1 juli 1984.

Mot bakgrund av vad sålunda har anförts synes syftet med yrkandena i motionerna 1980/81:2158 (m), 1980/81:2159 (c) yrkande 2, 1980/81:2168 (c), 1980/81:2171 (s) och 1980/81:2173 (m) vara i huvudsak tillgodosett.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Vad föredraganden i övrigt har anfört om miljösäkra kusttankfartyg har ej givit utskottet anledning till erinran. Detsamma gäller det till propositionen fogade lagförslaget.

I fråga om yrkandena i motionerna 1980/81:1002 (vpk), såvitt nu är i fråga, och 1980/81:1353 (fp), yrkande 2, om förbud för tankfartyg utan dubbelbotten och dubbla sidor att få trafikera vissa vattenområden, vill utskottet framhålla att det ansluter sig till föredragandens uppfattning om olägenheterna av ensidigt svenska krav på fartygs konstruktion och utrustning. Dubbelbotten och dubbla fartygssidor föreskrivs inte generellt i internationella regler för oljetankfartyg. Motionsyrkandena avstyrks därför.

Utskottet har inte heller någon erinran i fråga om de skäl som i propositionen åberopats mot Vän tur-utredningens förslag. Härav följer att motionerna 1980/81:850 (vpk) yrkande 4, 1980/81:2169 (s) yrkandena 1 och 2 samt 1980/81:2170 (s) avstyrks.

## **5 Förebyggande åtgärder mot avsiktliga utsläpp**

### *5.1 Påföljder för att förhindra avsiktliga utsläpp*

I motion 1980/81:1502 (m) framhålls, med hänvisning till vad som anförts i motion 1501 (m) och såvitt nu är i fråga, att internationella överenskomelser bör komma till stånd som gör att det inte längre blir lönsamt att rensa tankarna ute till havs och som föreskriver stränga straff för redare och kaptener som trotsar gällande utsläppsförbud.

Frågan om att internationellt nå en ordning som medför att brott mot utsläppsbestämmelser inte lönar sig behandlas i samband med motionerna 1980/81:2166 (s) och 1980/81:2174 (m), se avsnitt 5.2.

Av propositionen framgår att frågan om att i Sverige införa en ny ekonomisk påföljd för brott mot utsläppsbestämmelser studeras av en arbetsgrupp inom regeringskansliet.

I en internationell överenskommelse, som Sverige har anslutit sig till, föreskrivs att överträdelser av däri stipulerade utsläppsregler skall förbjudas och påföljder föreskrivas inte bara av flaggstater i fråga om fartyg som för deras flagg, utan även av kuststater i fråga om överträdelser som begås av främmande fartyg inom kuststaternas jurisdiktion.

I lagen om åtgärder mot vattenförorening från fartyg (1980:424) har straffmaximum för brott mot utsläppsförbud skärpts från tidigare gällande ett års fängelse till två års fängelse.

Med hänvisning till det anförda bör motionen, i nu berörd del, inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

### *5.2 Mottagning av oljeavfall m. m. från fartyg*

I motion 1980/81: 1502 (m) framhålls, med hänvisning till vad som anförts i motion 1980/81: 1501 (m) och såvitt nu är i fråga, att internationella överenskommelser bör komma till stånd om bl. a. mottagningsanläggningar för oljespill.

Regler inom ramen för internationella överenskommelser, på regionalt och globalt plan, om mottagningsanordningar för oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten och andra oljerester föreligger. Frågan om behandling av löskommen och upptagen olja i samband med bekämpningsoperationer bör enligt utskottets mening regleras nationellt. Av propositionens bilaga 1 framgår att Svensk Avfallskonvertering AB (SAKAB) föreslås få i uppdrag att ta fram en beredskapsplan för förvaring, transport och behandling i första hand av upptagen olja. Bilaga 1 har hänvisats till jordbruksutskottets beredning. Utskottet har erfarit att förslaget inte har givit jordbruksutskottet anledning till erinran.

Motionen i nu berörd del bör inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motion 1980/81: 1002 (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga, att föreskrifter bör utarbetas i vissa avseenden om rengöring av tankfartygs lasttankar och av alla fartygs bunkertankar.

Utskottet ser inget praktiskt behov av sådana föreskrifter, vilka till en del skulle strida mot regler i internationella överenskommelser som Sverige har anslutit sig till.

Motionen i nu berörd del bör inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motion 1980/81: 2166 (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att påskynda utredningsarbetet om förbud mot att ta ut särskild avgift för oljeavfall m. m.

I motion 1980/81: 2174 (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående avgiftsuttag vid oljedeponering.

I båda motionerna hänvisas till lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från fartyg och en i anslutning till lagen utfärdad förordning (1980:789). Enligt lagen gäller förbud mot att ta ut särskild avgift för omhändertagande av bl. a. oljeavfall från fartygs maskinrum o. d. I förordningen görs undantag från förbudet. Skälet härtill, framhåller motionärerna med hänvisning till en uppgift i propositionen, är att det har ansetts nödvändigt att ytterligare utreda kostnadskonsekvenserna för vissa hamnar av ett förbud mot särskild avgift i detta fall.

Motionärerna vill att undantaget skall upphävas, att kostnaden för mottagning av oljeavfall från maskinrum skall ingå i hamnavgiften och att det utredningsarbete i frågan som pågår inom regeringskansliet skall påskyndas.

Motionärerna åberopar att fartyg i hamnar i vissa fall debiteras mycket höga avgifter för ilandpumpning av små mängder oljeavfall från maskinrum. I motion 1980/81:2174 (m) framhålls att de flesta oljeutsläpp från fartyg i svenska kustfarvatten utgörs av olja och oljehaltigt vatten från maskinrum.

Samtliga motionärer menar att om kostnaden för omhändertagande av oljeavfallet i fråga ingick i hamnavgiften skulle den berörda fartygspersonalen inte frestas att under mörka nätter göra sig av med avfallet i havet.

Utskottet anser, i likhet med motionärerna, att det finns skäl som talar för att ifrågavarande undantag från förbudet mot särskild avgift, enligt den åberopade lagen, upphävs. Därigenom skulle önskemålet enligt motion 1980/81:1501 (m) om att göra det olönsamt att släppa ut olja till sjöss tillgodoses i högre grad än vad nu gällande bestämmelser medger. Ett upphävande av undantaget torde också, enligt utskottets mening, underlätta för Sverige att internationellt driva krav på att mottagning av oljeavfall i största möjliga utsträckning skall vara befriad från särskild avgift.

Enligt utskottets mening är det angeläget att finna en form för kostnadsansvarets fördelning som tillgodoser såväl kravet på kostnadstäckning i hamnverksamheten som principen att det är den som bedriver en miljöfarlig verksamhet som skall svara för kostnaderna för att förhindra att miljöskador uppstår. Hamnavgiften tillgodoser i andra avseenden denna intresseavvägning, men utskottet vill inte utesluta att det går att finna en annan lämplig form, t. ex. farledsavgifter, för att inom ramen för intresseavvägningen täcka kostnaderna för mottagning av oljeavfall från maskinrum o. d.

Utskottet förutsätter att utredningsarbetet bedrivs med största möjliga skyndsamhet. Motionerna synes därför inte f. n. påkalla någon riksdagens åtgärd.

I motion 1980/81:2159 (c) yrkas (yrkande 3), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande skyldighet att ta emot spillolja från småbåtar m. m. Enligt motionärerna bör alla hamnägare åläggas att på lämpligt ställe i hamnområdet ställa upp en container, där främst fritidsbåtar men även det mindre kusttonnaget kunde hålla sin spillolja. Det rör sig ofta om små kvantiteter per båt men kostnaderna för omhändertagande av oljan kan uppgå till flera hundra kronor och dessutom blir väntetiderna långa.

Utskottet vill erinra om 5 § renhållningsförordningen (1979:904) som föreskriver att genom kommunernas försorg skall från fartyg som ligger i hamn tas emot och forslas bort bl. a. sådant oljeavfall som det är förbjudet att släppa ut enligt lagen (1980:424) om åtgärder mot vattenförorening från

fartyg. De oljemängder som motionärerna hänvisar till torde, i vart fall när det gäller mindre kusttonnage, omfattas av det undantag från förbud mot särskild avgift för omhändertagande av oljeavfall från fartygs maskinrum o. d. som f. n. gäller. Utskottet har i det föregående uttalat önskvärdenheten av att undantaget upphävs. I fråga om oljeavfall från fritidsbåtar utgår utskottet från att kommunerna på lämpligt sätt fullgör sin skyldighet enligt renhållningsförordningen med beaktande av intresset att värna om den marina miljön.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionsyrkandet.

### *5.3 Partikelmärkning av oljerester*

I motion 1980/81: 472 (fp) föreslås att försöket med internationellt samarbete om partikelmärkning av oljerester följs upp med ett svenskt initiativ för att få till stånd en internationell överenskommelse om användande av partikelmärkning.

I motion 1980/81: 1502 (m) yrkas, med hänvisning till motion 1980/81: 1501 (m) och såvitt nu är i fråga, att internationella överenskommelser bör komma till stånd om bl. a. partikelmärkning av oljerester så att utsläppt olja kan identifieras.

Av propositionen framgår att en metod för partikelmärkning av lastrester av tjocka oljor har prövats inom ramen för Östersjösamarbetet. Försöket, som genomfördes år 1979, visade bl. a. att ytterligare tekniska undersökningar måste göras, innan några definitiva slutsatser kan dras om metodens tillförlitlighet. På svenskt initiativ har överläggningar inletts med Östersjöns övriga strandstater om hur de erforderliga undersökningarna skall kunna utföras och finansieras.

Enligt utskottets mening utgör tillförlitligheten av partikelmärkningsmetoden en avgörande förutsättning för att den skall kunna prövas i ett vidare internationellt sammanhang. Östersjösamarbetet synes erbjuda en lämplig ram för de ytterligare undersökningar som erfordras. Utskottet förutsätter att man från svensk sida aktivt medverkar till en snar lösning av frågan.

Med hänvisning till det anförda bör nu berörda motionsyrkanden inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motion 1980/81: 2167 (s) yrkas (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande partikelmärkning av oljerester. Motionären anser att regeringen bör ta initiativ till en utvecklings- och försöksverksamhet beträffande partikelmärkning av lätta lastoljor. I motionen hänvisas till en kommitté som nyligen har undersökt denna möjlighet. Enligt kommittén saknas tekniska förutsättningar för märkning av lätta lastoljor. Motionären anser att denna ståndpunkt är riktig om metallpartiklar skall användas eller om de lättare oljornas flyktighet inte kan bemästras.

Utskottet har emellertid erfarit att kommittén utan framgång har prövat

att märka lätta lastoljor med plastpartiklar och att den funnit att de lättare oljornas flyktighet inte kan bemästras. För identifiering av utsläpp av lätta lastoljor får man därför enligt utskottets mening lita till andra metoder än partikelmärkning.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionsyrkandet.

## 6 Särskilda frågor

### 6.1 Miljösäkra sjötransporter till Stockholms- och Mälarenregionen

I motion 1980/81: 1353 (fp) yrkas (yrkande 1), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande omedelbara säkerhetshöjande åtgärder i farleder i Stockholms skärgård och i Mälaren. Enligt motionärerna måste Sandhamnsleden samt leden förbi Södertälje och genom Mälaren utan dröjsmål rustas upp så att säkerheten höjs. Exempel på lämpliga upprustningsåtgärder är bättre sjökort, bortsprängning av grund, muddringar, utökad trafikinformation, skärpta trafikföreskrifter, hastighetsbegränsningar och utökat lotstväng. Storlek och djupgående för de fartyg som tillåts gå in i dessa leder måste också övervägas på nytt med hänsyn till sjösäkerhetskraven.

Av propositionen framgår att sjöfartsverkets program för ökad farleds-säkerhet bl. a. behandlar allmän farledsplanering, sjökarteverksamhet, särskilda farledsarbeten – t. ex. muddringar och bortsprängning av grund – samt farledsutmärkning. Till programmet hör också trafikinformation och trafikföreskrifter i form av bl. a. fartbegränsningar. Även fartygen och deras utrustning, bryggrutiner, manöverförmåga m. m. omfattas av programmet.

Frågan om lotsning har behandlats i avsnittet 4.2 av detta betänkande.

I fråga om valet mellan Sandhamnsleden och Dalaröleden för tankfartygstransporter framhåller föredraganden att han vill avvakta sjöfartsverkets analys av en nyligen gjord säkerhetsstudie. Han föreslår emellertid redan nu att en upprustning av de båda farledernas gemensamma sträckning genomförs under nästa budgetår.

Föredraganden framhåller vidare att farledsåtgärder av typen muddringar och bortsprängning av grund är mycket kostnadskrävande. Sådana åtgärder måste därför noga avvägas mot andra möjligheter, t. ex. förbättrad farledsutmärkning, trafikinformation och trafikföreskrifter. Enligt regeringens budgetförslag kan sjöfartsverkets planer på trafikinformation för Mälaren–Södertälje–Landsort genomföras redan under nästa budgetår. Sjösäkerhetsarbetet bedrivs kontinuerligt inom ramen för sjöfartsverkets normala verksamhet. Verkets långsiktiga handlingsprogram är en förutsättning för att de prioriteringar som måste göras i fråga om sjösäkerhetsarbetet blir väl avvägda och baserade på såväl nationella som internationella erfarenheter och hänsynstaganden.



Vad föredraganden sålunda har anfört har inte givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande. Med hänvisning härtill finner utskottet för sin del att motionsyrkandet inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motion 1980/81: 1353 (fp) yrkas vidare (yrkande 3), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande fortsatta studier av alternativa transportsystem för Stockholms och Mälardalens oljeförsörjning. Motionärerna framhåller att ett alternativ till tankbåttransporter till Mälaren kan vara tågtransporter från västkusten. I fråga om Stockholm är en omedelbar utflyttning av oljedepåerna till exempelvis Nynäshamn inte ekonomiskt bärkraftig på kort sikt. Fartygstransporter är i det perspektivet avsevärt billigare. På lång sikt tycks en terminal i Nynäshamn, kombinerad med järnvägs- eller rörtransporter till Stockholm, vara ett mer realistiskt alternativ. Fortsatta studier av långsiktiga alternativ till tankbåttrafiken till Stockholm och Mälaren är därför angelägna.

I motion 1980/81: 2165 (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av 1. fortsatta studier av Nynäshamns möjligheter att fungera som en uthamn för oljetransporter till Stockholmsregionen och 2. en total samhällsekonomisk bedömning vid valet av farled för oljetransporter till Stockholm. Motionärerna pekar på möjligheten att Nynäshamn kan komma att utvecklas till en betydande kolimporthamn och till någon form av energitekniskt centrum. Eftersom oljetransporterna genom skärgården till Stockholm på sikt bör begränsas och endast ske med särskilt miljösäkra fartyg bör regeringen studera Nynäshamns möjligheter att som uthamn för Stockholmsregionen vara mottagare av oljelaster för vidare transport till lands eller sjöss. Kostnaderna för fortsatt upprustning av Sandhamns- eller Dalarölederna får inte bedömas enbart med utgångspunkt i kostnaderna för själva farleden.

De av motionärerna berörda frågorna har även behandlats av MIST.

Föredraganden framhåller att remissyttrandena över MIST:s förslag visar att frågorna om Stockholms- och Mälarregionens oljetransporter är mycket komplicerade. Samtidigt som både Mälaren och Stockholms skärgård från miljösynpunkt är särskilt känsliga saknas det, med hänsyn till såväl förbrukningsmönster som oljeförbrukningens storlek, egentliga alternativ till dagens sjötransporter. Stora investeringar har gjorts i oljedepåer, i hamnar och i farleder. Alternativet – en gemensam oljeterminal i Nynäshamn och vidare transport i rörledning eller tågtransporter – kräver dessutom betydande nyinvesteringar. En radikal omläggning av nuvarande transportsystem skulle medföra stora ekonomiska konsekvenser och skapa nya problem, t. ex. de miljörisker som omfattande landtransporter av olja innebär. Det arbete som bedrivs i samverkan mellan hamnar, kommuner och landsting för att samordna hamnverksamheten i regionen har stor betydelse för möjligheterna att på sikt kunna förändra transport-

mönstret. Införande av andra energiformer än olja för uppvärmning leder också till nya förutsättningar för diskussionen om de långsiktiga lösningarna av frågan om oljetransporter till Stockholmsområdet. Alternativa transportmöjligheter som är ekonomiskt intressanta på lång sikt kan emellertid inte dölja att fartygstransporter av olja till Stockholmsområdet och Mälaren är ett både realistiskt och förmånligt transportalternativ. Miljöintresset gör det dock angeläget att fortsatta insatser görs för att successivt öka säkerheten vid transportererna.

Ett för Stockholms skärgård anpassat trafikinformationssystem infördes år 1980. Tillsammans med systemet för Mälaren-Södertälje-Landsort och det system som redan tillämpas för Oxelösund-Bråvikenområdet skulle därmed en från trafik- och miljösynpunkt viktig och sammanhängande kuststräcka täckas av trafikinformation.

Vad föredraganden sålunda anfört har inte givit utskottet anledning till erinran i det korta perspektivet. På längre sikt bör de fortlöpande diskussioner som förs mellan berörda intressenter enligt utskottets mening även ta upp frågorna om alternativa lösningar av oljetransportproblemen i Stockholm-Mälarenregionen. Enligt vad utskottet erfarit har sjöfartsverket uppfattningen att i valet mellan Sandhamns- och Dalarölederna Sandhamnsleden bör prioriteras.

Med hänvisning till det anförda bör motionsyrkandena inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

## 6.2 Stora tankfartyg i Östersjön

I motion 1980/81: 1013 (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om svenskt initiativ till internationell överenskommelse om tankbåttrafiken i Östersjön. Motionärerna åberopar ett förslag av MIST att Sverige inom ramen för Östersjö-samarbetet tar upp frågan om reglering av trafik med fartyg med bristande miljösäkerhet eller mycket stora fartyg i Östersjön.

I propositionen redovisas remissyttranden över MIST:s förslag. Statens naturvårdsverk betonar att fartygsstorleken bara är en faktor av betydelse för riskbedömningen. En fördel med att transportera olja i stora enheter jämfört med mindre är att antalet fartyg som måste övervakas blir färre. En strängare kontroll kan därigenom genomföras med påföljd att antalet avsiktliga utsläpp kan minskas. Sjöfartsverket konstaterar att det inte finns någon entydig bedömning av riskerna med stora tankfartyg i Östersjön jämfört med mindre fartyg. Verket anser att ett successivt arbete på internationell grundval är den väg som står till buds när det gäller miljöproblem i Östersjön som hänger samman med sjöfarten. Även Nordiska oljeskyddsunionen och Sveriges redareförening anser att frågan om begränsning av trafiken med stora tankfartyg bör behandlas av internationella organ.

Föredraganden framhåller att frågan om olycksriskerna med stora tankfartyg är under observation, dels inom Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (FN:s fackorgan för tekniska sjöfartsfrågor, IMCO), dels inom ramen för Östersjösamarbetet där samtliga Östersjöstater deltar. Samarbetet syftar bl. a. till att genom olika åtgärder – lotsning, farleds- och fartygsförbättringar, positionsrapportering och trafikövervakning – ytterligare höja säkerheten och minska olycksrisken. Föredraganden erinrar också om de överenskommelser om s. k. långlotsar och om positionsrapportering som har nämnts i avsnitten 4.1 och 4.2 i detta betänkande. Frågan om stora tankfartyg i Östersjön bör även i fortsättningen behandlas inom ramen för Östersjösamarbetet.

Utskottet delar föredragandens uppfattning om frågans fortsatta behandling. De på svensk tillskyndan planerade insatserna för att höja sjösäkerheten i hela Östersjön synes utgöra ett steg mot reglering av ifrågavarande trafik.

Med hänvisning till det anförda synes motionen inte böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

## 7 Anslagsfrågor

Föredraganden anser att farledsanalyser som utförs av sjöfartsverket inom ramen för verkets säkerhetsprogram är av stor betydelse för programmets genomförande. Utöver de medel som har föreslagits i årets budgetproposition bör verket få 1 milj. kr. i ökade resurser för utvecklingsverksamhet och för farledsundersökningar under budgetåret 1981/82. Eftersom anskaffning av nya bojar och andra navigeringshjälpmedel också medför ökade underhållskostnader i farledsverksamheten bör ytterligare 1 milj. kr. ställas till sjöfartsverkets förfogande för detta ändamål under nästa budgetår.

Föredraganden framhåller vidare vikten av att den vidareutbildning av lotskåren som sjöfartsverket under senare år har genomfört fortsätter. För att detta arbete skall kunna intensifieras förordas att, utöver förslaget i årets budgetproposition, 0,5 milj. kr. ställs till verkets förfogande för ändamålet under nästa budgetår.

För en angelägen och snar upprustning av Sandhamns- och Dalaröledernas gemensamma sträckning föreslår föredraganden att ytterligare 3 milj. kr. ställs till sjöfartsverkets förfogande för budgetåret 1981/82.

Vad föredraganden sålunda har föreslagit har inte givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande. Förslagen tillstyrks.

## 8 Övriga frågor

### 8.1 Utredning av fartygsolyckor

I motion 1980/81: 2167 (s) yrkas (yrkandena 8 och 9), *dels* att riksdagen hos regeringen begär förslag som innebär att sjöfartens haverikommission ges möjlighet att själv ta initiativ till genomförande av utredning av sjöolyckor m.m., *dels* att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande samordning av verksamheten inom statens haverikommission, sjöfartens haverikommission och kommittén för undersökning av svåra olyckshändelser.

Vad först gäller yrkande 9 i motionen framgår av propositionens bilaga 3 att regeringen i mars 1981 har beslutat (Dir. 1981: 12) att en kommitté skall tillsättas med uppdrag att undersöka allvarliga olyckshändelser och tillbud till sådana händelser. Kommittéformen har enligt kommunministern valts med hänsyn bl. a. till att regler och arbetsformer för en verksamhet som är samordnad med den som statens haverikommission och sjöfartens haverikommission bedriver skall kunna övervägas närmare sedan viss erfarenhet har vunnits av den undersökningsverksamhet som nu skall påbörjas.

Utskottet godtar kommunministerns bedömning men vill i likhet med motionären framhålla vikten av att en ökad samordning kommer till stånd. Motionsyrkandet synes därför inte påkalla någon riksdagens åtgärd.

I fråga om yrkande 8 i motionen har utskottet erfarit att inom regeringskansliet pågår utredning som behandlar sjöfartens haverikommissions verksamhet. I avvaktan på denna utrednings resultat, som väntas föreligga före slutet av innevarande år, bör motionsyrkandet inte föranleda någon riksdagens åtgärd.

### 8.2 Verksamheten vid fyrplatserna

I motion 1980/81: 2172 (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande riktlinjer för och organisation av verksamheten vid fyrplatserna. Motionärerna framhåller att det är mycket angeläget att fyrplatser, vilka på grund av omständigheter som står i strid med såväl riksdagens som regeringens uttalade mening fått vidkännas mer eller mindre omfattande personalinskränkningar, tas med i en samlad bedömning av det framtida personalbehovet vid de fyrplatser som avses bli bemannade även i fortsättningen. Enligt motionärerna bör riksdagen betona vikten av en rationell arbetsfördelning mellan olika intressenter och klara riktlinjer vad avser huvudmannaskapet vid fyrplatserna. I fall av tveksamhet om vilken myndighet som ligger närmast till hands för huvudmannaskapet förordas i motionen att sjöfartsverket går in som huvudman.

I bilaga 3 till propositionen behandlas det betänkande (Ds Kn 1980: 2) som lagts fram av utredningen (Kn.1979: 05) om tillsyn av kusterna (TAK). Enligt TAK skall innan åtgärder vidtas som syftar till indragning av kustpersonal andra berörda myndigheter och länsstyrelsen i det aktuella länet informeras. Om länsstyrelsen finner att den tilltänkta indragningen endast i ringa grad påverkar de anspråk på bemanning som finns hos olika huvudmän skall indragningen kunna verkställas. I annat fall skall länsstyrelsen göra en allsidig utredning av följderna av den tilltänkta indragningen.

Länsstyrelsen skall enligt TAK förutom en nulägesbeskrivning lämna förslag på bemanning som tillgodoser de anspråk som olika samhällsintressen ställer. I förslaget skall även behandlas frågor om finansiering av en fortsatt bemanning, fördelning av kostnader mellan olika intressenter samt huvudmannaskap för personalen. Om länsstyrelsens förslag inte godtas av berörd myndighet skall det enligt utredningen lämnas över till regeringen för prövning.

Kommunministern anser att den föreslagna handläggningsordningen bör följas. Enligt propositionen bör informationsskyldigheten endast gälla sådan personal inom myndigheterna som kan ha direkt betydelse för tillsynen och övervakningen av kusterna och utredningsskyldigheten endast avse sådana åtgärder som innebär mera väsentliga förändringar. Vad gäller kostnaderna anser kommunministern att huvudregeln bör vara att dessa skall fördelas mellan olika intressenter och att länsstyrelsen skall försöka få fram en frivillig överenskommelse om kostnadsfördelning.

Utskottet har tidigare uttalat att det finns ett behov att skapa fastare former för handläggning av frågor om avbemannning av fyrplatser (TU 1979/80: 11). Utskottet finner det därför tillfredsställande att kommunministern har för avsikt att föreslå regeringen att införa en handläggningsordning för indragning av personal längs kusterna som i huvudsak överensstämmer med TAK:s förslag. Därigenom kan enligt utskottets mening garantier skapas för att personalinskränkningar inte genomförs utan att olika samhällsintressen har beaktats.

Den nya handläggningsordningen torde innebära att de yrkanden som framförs i motion 1980/81: 2172 (s) i allt väsentligt kan tillgodoses. I motionen betonas vikten av klara riktlinjer vad avser huvudmannaskapet vid fyrplatserna. Utskottet har tidigare understrukt betydelsen av att huvudmannaskap och kostnadsansvar klart läggs fast för de fyrplatser som i framtiden skall hållas bemannade (TU 1980/81: 17). Utskottet utgår från att dessa synpunkter beaktas då regeringen utarbetar de närmare riktlinjerna för den nya handläggningsordningen.

Enligt utskottets mening innebär TAK:s förslag även garantier för en tillfredsställande lösning då oklarhet råder om huvudmannaskapet. Kan inte myndigheterna enas får frågan avgöras av regeringen. Att, såsom föreslås i motionen, i förväg slå fast att sjöfartsverket skall vara huvudman i alla de fall oklarhet råder anser utskottet inte vara lämpligt.

I motionen behandlas även frågan om personalbehovet vid de fyrplatser som i framtiden skall hållas bemannade. Utskottet vill i detta sammanhang understryka betydelsen av att meningsfulla arbetsuppgifter kan skapas på fyrplatserna för att sysselsättningen skall kunna hållas på en så hög nivå som möjligt. Den nya handlägningsordningen enligt TAK:s förslag skapar garantier för att indragning av personal inte sker utan att andra huvudmän som har behov av tillsyn och övervakning utmed kusterna har beretts möjlighet att redovisa hur en sådan indragning skulle påverka deras verksamhet. Utskottet vill framhålla att ambitionen inte får begränsas till att undvika onödiga indragningar av personal. Det är angeläget att sjöfartsverket och andra berörda myndigheter även aktivt verkar för att tillskapa nya arbetsuppgifter på fyrplatserna som kan innebära en ökad sysselsättning.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att motionen inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd.

## Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *farledsåtgärder*  
att riksdagen
  - a. avslår motion 1980/81: 767 (s).
  - b. lämnar motion 1980/81: 1502 (m) i motsvarande del utan åtgärd.
2. beträffande *lotsning*  
att riksdagen
  - a. lämnar motion 1980/81: 2167 (s) yrkande 1 utan åtgärd.
  - b. lämnar motion 1980/81: 2159 (c) yrkande 1 utan åtgärd.
  - c. avslår motion 1980/81: 1502 (m) i motsvarande del.
3. beträffande *miljösäkra kusttankfartyg*  
att riksdagen
  - a. med anledning av föredragandens uttalanden i denna del samt motionerna 1980/81: 2158 (m), 1980/81: 2159 (c) yrkande 2, 1980/81: 2168 (c), 1980/81: 2171 (s) och 1980/81: 2173 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet i berörda frågor anför,
  - b. antar ett i proposition 1980/81: 119 bilaga 2 framlagt förslag till lag om ändring i lagen (1975: 88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
  - c. avslår motion 1980/81: 1002 (vpk) i motsvarande del.
  - d. avslår motion 1980/81: 1353 (fp) yrkande 2.
  - e. avslår motionerna 1980/81: 850 (vpk) yrkande 4, 1980/81: 2169 (s) yrkandena 1 och 2 och 1980/81: 2170 (s).

4. beträffande *påföljder för att förhindra avsiktliga utsläpp*  
att riksdagen lämnar motion 1980/81: 1502 (m) i motsvarande del utan åtgärd,
5. beträffande *mottagning av oljeavfall m. m. från fartyg*  
att riksdagen
  - a. lämnar motion 1980/81: 1502 (m) i motsvarande del utan åtgärd,
  - b. lämnar motion 1980/81: 1002 (vpk) i motsvarande del utan åtgärd,
  - c. lämnar motionerna 1980/81: 2166 (s) och 1980/81: 2174 (m) utan åtgärd,
  - d. avslår motion 1980/81: 2159 (c) yrkande 3,
6. beträffande *partikelmärkning av oljerester*  
att riksdagen
  - a. lämnar motionerna 1980/81: 472 (fp) och 1980/81: 1502 (m) i motsvarande del utan åtgärd,
  - b. avslår motion 1980/81: 2167 (s) yrkande 2,
7. beträffande *miljösäkra sjötransporter till Stockholms- och Mälarregionen*  
att riksdagen lämnar utan åtgärd
  - a. motion 1980/81: 1353 (fp) yrkande 1,
  - b. motion 1980/81: 1353 (fp) yrkande 3,
  - c. motion 1980/81: 2165 (s),
8. beträffande *stora tankfartyg i Östersjön*  
att riksdagen lämnar motion 1980/81: 1013 (fp) utan åtgärd,
9. beträffande *utredning av fartygsolyckor*  
att riksdagen lämnar motion 1980/81: 2167 (s) yrkandena 8 och 9 utan åtgärd,
10. beträffande *verksamheten vid fyrplatserna*  
att riksdagen lämnar motion 1980/81: 2172 (s) utan åtgärd,
11. att riksdagen
  - a. under förslagsanslaget till *Farledsverksamhet, exkl. isbrytning* – utöver tidigare beviljade medel – för budgetåret 1981/82 under sjätte huvudtiteln anvisar 2 500 000 kr.,
  - b. under reservationsanslaget till *Sjöfartsmateriel m. m.* – utöver tidigare beviljade medel – för budgetåret 1981/82 under sjätte huvudtiteln anvisar 3 000 000 kr.

Stockholm den 26 maj 1981

På trafikutskottets vägnar

BERTIL ZACHRISSON

*Närvarande:* Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Bertil Jonasson (c), Essen Lindahl (s), Nils Hjorth (s), Wiggo Komstedt (m), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Sixten Pettersson (m), Anna Wohlin-Andersson (c), Ove Karlsson (s), Eric Rejdnell (fp), Rune Johansson (s) och Erik Börjesson (fp).

## Reservation

beträffande *motiveringen* för utskottets yrkande i vad avser **miljösäkra kusttankfartyg** (mom. 3 a)

Wiggo Komstedt (m) och Rune Torwald (c) anser att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Utskottets delar" och på s. 12 slutar med "1 juli 1984." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar föredragandens uppfattning att utvecklingen mot miljösäkrare fartyg bör främjas genom stimulansåtgärder. Det av föredraganden förordade avgiftssystemet synes ändamålsenligt. Avgiften bör även enligt utskottets mening till en början gälla Vänern-Göta älv, Mälaren och Stockholms skärgård. Den gränsdragning som behövs för att fastställa vad som avses med Stockholms skärgård, och som sjöfartsverket förutsätts bestämma, får enligt utskottets mening inte medföra att oljetransporter i farleden mellan öppna havet och Nynäshamn omfattas av avgiften.

Vad gäller den föreslagna nivån för avgiften vill utskottet först framhålla att vid föredragandens beräkning av denna endast kostnadsnackdelar som vidlåder de miljösäkrare fartygen synes ha beaktats. De konstruktionsmässiga särdrag som kännetecknar fartyg med förhöjd miljösäkerhet innebär dock även driftkostnadsfördelar. Enligt vad utskottet har erfarit är vidare skillnaden i produktionskostnad för ett fartyg med förhöjd miljösäkerhet, jämförd med ett konventionellt tankfartyg, ej större än ca 10%.

Utskottet har, som redan framhållits, ingen erinran mot att avgiften införs.

Enligt utskottets mening bör avgiften inte få medföra en snedvridning av konkurrensförhållandena mellan fartygs- och landtransporter. Det är därför önskvärt att avgiften differentieras i de berörda farlederna och vattenområdena med beaktande av existerande fraktskillnader mellan sjö- och landtransporter till aktuella destinationer.

Det bör enligt utskottet ankomma på sjöfartsverket att – med beaktande av de omständigheter som utskottet har hänvisat till och den verkan som avgiftssystemet visar sig få – föreslå successiva höjningar under en fyraårsperiod av avgiften upp till en nivå som motsvaras av skillnaden i transportkostnad mellan konventionellt tonnage och fartyg med förhöjd miljösäkerhet. Detta för att undvika alltför snabba och genomgripande förändringar i konkurrensförhållandena för berört tonnage.



Utformningen av de regler som skall bestämma avgiftssystemets tillämpning synes vara en tidskrävande uppgift, vars lösning kommer att bero av flera faktorer. Till dessa hör inte bara de ovan nämnda utan även sådana andra grunder för avgiftsbefrielse eller -nedsättning som sjöfartsverket till fullgörande av det enligt propositionen beramade uppdraget kan komma att föreslå. Med hänsyn härtill bör tidpunkten för avgiftssystemets ikraftträdande förskjutas från den 1 januari 1982 till den 1 juli 1982.

## Särskilt yttrande

beträffande **mottagning av oljeavfall m. m. från fartyg** (mom. 5 c)

Birger Rosqvist (s) anför:

Det är viktigt att undanröja såväl praktiska som ekonomiska hinder när det gäller att få slut på benägenheten till avsiktliga utsläpp av oljeförorenat vatten från fartyg. Behovet för fartyg att bli av med oljeavfall kan starkt variera. Behovet och möjligheten för olika hamnar att stå till tjänst med mottagning av oljerester kan också vara starkt skiftande.

I de flesta svenska hamnar går i dag verksamheten med förlust. Det föreligger således redan nu ett behov av att höja hamnavgifterna för att täcka utgifterna så att de kommunala skattebetalarna ej belastas.

Hamnavgifter består av varuavgift och fartygsavgift. Varuavgiften erläggs av varuägaren för de tjänster hamnen erbjuder. Fartygsavgiften erläggs av redaren för användandet av hamn-farled-kaj och förtöjningsanordningar.

Om kostnaden för fartygens behov att bli av med oljeavfall bleve helt gratis skulle detta för hamnarnas del innebära ytterligare en ekonomisk belastning. Att blanda in åtgärder såsom kostnadsfri mottagning av oljerester för att hindra eventuella oljeutsläpp i andra farvatten och öppet hav långt bortom hamnens område torde inte kunna betraktas som en kommunal angelägenhet. Ett system liknande det som föreslagits i motionerna 1980/81: 2166 (s) och 1980/81: 2174 (m) och som innebär att ingen avgift får tas ut av hamnen skulle ge synnerligen godtyckligt praktiskt och ekonomiskt resultat. Det skulle innebära att fartyg kan använda en hamns tjänster och endast förorsaka kostnader och inga eller ringa intäkter. Svenska hamnförbundet har i detta sammanhang visat en annan väg vara möjlig, nämligen att kostnaderna i huvudsak togs ut via de obligatoriska statliga farledsavgifterna och att hamnarna på lämpligt sätt gottgörs för de kostnader som avfallsmottagningen orsakat. Detta bör vara en viktig utgångspunkt för det fortsatta utredningsarbetet.

**Yttrandena över motion 1980/81: 1353 (fp)****Sjöfartsverket (1981-04-23)**

Motionens krav och förslag innehåller ej några nyheter beträffande åtgärder för höjande av säkerheten vid oljetransporter i Sveriges känsliga skärgårds- och insjövatten. Tankegångarna har vuxit fram och övervägts i flera olika sammanhang innan de samlades och redovisades av utredaren i betänkandet Ren Tur.

Sjöfartsverket, som i stora delar ligger bakom de tunga farledsförslagen i Ren Tur, genomför sedan några år tillbaka en systematisk inventering av standarden i våra farleder. Stockholmsområdet är f.n. föremål för en sådan inventering. Därvid skall farledernas utformning, utrustning och kapacitet presenteras och möjliga förbättringar redovisas. I detta arbete ingår även att utreda förutsättningarna för att styra miljöfarliga transporter till Stockholm till endera av de existerande farlederna. Sjöfartsverket beräknas föreslå regeringen åtgärder under maj månad. Sjöfartsverket är i avvaktan härpå ej berett f.n. att så kategoriskt som motionärerna gör anse Sandhamnsleden vara det enda alternativet. Sjöfartsverket avser att före slutgiltigt ställningstagande i farledsfrågan samråda med vissa av dessa transporter berörda intressenter.

Sjöfartsverket erinrar även om kommunikationsdepartementets uppdrag till verket att överväga begränsningar av sjötrafik för att förebygga vattenföroreningar. Detta uppdrag, som skall redovisas till departementet senast den 1 september 1981, innefattar ställningstaganden och förslag till åtgärder i nära anslutning till och samverkande med vad motionärerna föreslagit.

Beträffande specialtonnage är sjöfartsverket av den uppfattningen, att det från miljöskyddssynpunkt vore tillfredsställande om all olja och alla oljeprodukter i svenska farvatten transporterades med miljösäkra fartyg. Frågan hur ett sådant mål skall kunna uppnås är emellertid komplicerad.

Sålunda måste beaktas att sjötransport av olja och oljeprodukter i de svenska farvattnen sker med fartyg av många nationaliteter. Även om alla i trafiken insatta svenska fartyg skulle uppfylla särskilda miljökrav, skulle frågan därför inte vara löst. Härför förutsätts ett förbud mot utnyttjande i denna trafik av andra än de s.k. särskilt miljösäkra fartygen. En sådan reglering torde vara en fråga på mycket lång sikt. Sjöfartsverket avstår därför från att utveckla sin syn på de internationella komplikationer ett sådant förbud skulle kunna medföra. Emellertid är uppenbart att ju mer av oljetransporterna i våra farvatten som utförs med miljösäkra och isförstärkta fartyg ju bättre skydd för miljön kan vinnas. Denna aspekt kan sägas åtminstone i viss mån vara beaktad när MARPOL-protokollet vad gäller fartyg om 30 000 ton och däröver träder i kraft.

I detta sammanhang vill sjöfartsverket också erinra om regeringens proposition 1980/81:119 varigenom verket förväntas få ett uppdrag att utforma särskilda kriterier t.ex. dubbelbotten för miljösäkrare tankfartyg med tanke på bl.a. Stockholms skärgård. Sådana miljösäkrare fartyg skall, enligt regeringens förslag, undantas från en särskild miljöavgift.

Avslutningsvis konstaterar sjöfartsverket att åtgärder med samma innebörd som, och i någon mån överensstämmande med, motionärernas inten-

tioner är under förberedande inom verket samt hemställer att det slutliga utformandet av dessa överlåtes åt sjöfartsverket att förelägga departementet. Genomförandet av åtgärderna kräver viss planeringstid och framför allt medel.

### Länsstyrelsen i Stockholms län (1981-04-23)

Länsstyrelsen har i sitt yttrande den 11 november 1979 över betänkandet "Ren Tur – program för miljösäkra sjötransporter" berört de frågor som behandlas i motionen. Yttrandet bifogas<sup>1</sup> och länsstyrelsen får hänvisa till vad som där anförts. Därutöver vill länsstyrelsen framhålla följande.

Enligt det naturvårdsprogram, som håller på att färdigställas vid länsstyrelsen, går Landsort–Dalaröleden genom skärgårdsområden, som från naturvårdssynpunkt är mycket värdefulla. I detta avseende är Sandhamnsleden mindre känslig.

Motionärerna nämner en mängd upprustningsåtgärder för Sandhamnsleden samt leden förbi Södertälje och genom Mälaren och anser att dessa leder behöver rustas upp utan dröjsmål. Länsstyrelsen instämmer i detta. Stockholms hamn har under senare år framfört synpunkter till Sjöfartsverket om att Stockholm bör ha en huvudfarled. Den farled som föreslagits bli huvudfarled är Sandhamnsleden. Sjöfartsverket har nyligen, i samarbete med statens skeppsprovvningsanstalt, genomfört en specialundersökning av Dalarö- och Sandhamnsleden. Resultatet av undersökningen analyseras f. n. inom verket. Vidare vill länsstyrelsen framhålla att oljetransporterna till Fittja oljekraftverk måste ske på sådant sätt, att riskerna för oljeutsläpp, som kan påverka råvattnet för Norsborgs vattenverk, elimineras. Länsstyrelsen har redan tidigare i yttranden till bostadsdepartementet och till koncessionsnämnden för miljöskydd påpekat detta.

Länsstyrelsen delar motionärernas uppfattning att krav på specialtonnage vid oljetransporter i Stockholms skärgård och Mälaren bör ställas inom en nära framtid.

Som länsstyrelsen nämnt i sitt yttrande över betänkandet "Ren Tur" bör det uppmärksammas att ett tidigare genomförande i Stockholms skärgård leder till tillfälliga snedvridningar i konkurrensen, som kan bli svåra att bemästra för t. ex. Stockholms hamn. Det kan dock tilläggas, att det av Stockholm, Botkyrka, Södertälje, Västerås m. fl. Mälardalskommuner ägda EFO-Oil AB, har nyligen tagit ett initiativ för att säkra oljetransporterna i Mälaren, genom det fraktavtal som företaget slutit med OT-rederierna på Skärhamn. Det innebär att den olja kommunerna behöver kommer att transporteras i en tankers med dubbla skrov och i övrigt specialutrustad för att förhindra och begränsa oljeutsläpp. Oljetankern – "Lana" – klarar kommunernas behov på 150 dagar. Därmed har "Lana" enligt uppgift kapacitet att transportera ytterligare 600 000 ton på ett år.

I motionen behandlas även alternativa distributionssystem för Stockholmsområdet och Mälarenregionens oljeförsörjning. Länsstyrelsen vill understryka behovet av fortsatta studier av sådana alternativa system.

Beslut i detta ärende har fattats av styrelsen<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Reservationer har avgivits av 2 ledamöter enl. bilagor 1.1 och 2.1 (här ej bifogade).

**Stockholms hamn (1981-04-08)**

I motionen beskrivs bl.a. tankfartygens väg till oljehamnarna i och utanför Stockholm genom skärgården via två farleder, Landsort/Dalaröleden (81 distansminuter) och Sandhamnsleden (43 distansminuter). Landsortsleden anses vidare passera fler miljökänsliga naturavsnitt än Sandhamnsleden. Av ovannämnda skäl anses Landsortsleden därför vara olämplig för tankfartygstrafik.

I syfte att förbättra farledssäkerheten föreslås i motionen förbättrade sjökort, muddringar, utökad trafikinformation, skärpta trafikföreskrifter, utökat lotstvång m. m. Vidare anses oljan böra transporteras genom skärgårdslederna i särskilt utformade fartyg.

Stockholms hamn har under lång tid följt utvecklingen inom tankfartygstrafiken. Under oljekrisen i mitten av sjuttioalet florerade spotmarknaden vars oljepartier fick uppköpas "på köl" någonstans på världshaven. Vid affärsavsluten avgjordes samtidigt om fartygen med hänsyn till längd och djupgående överhuvudtaget kunde föras fram till hamnen i Stockholm. Tankfartygens storlek ökade då under en period och de tog vid skärgårdspassagen alltmer av farledsrummet i anspråk. Någon olycka med oljeutsläpp beroende på att något alltför stort fartyg kommit in i en farled uppstod emellertid inte. Trenden under den senaste tiden uppvisar emellertid en återgång mot mindre och för berörda farleder bättre anpassade fartyg.

Stockholms hamn delar i många stycken motionärernas förslag att förbättra framkomligheten i skärgårdens farleder. Utöver de i motionen nämnda åtgärderna för ökad säkerhet bör emellertid framhållas att ett klart behov av utbyggd farledsmarkering föreligger. Kända grundområden i närhet av farledernas kantlinjer utgör ständigt ett hot, om de ej är utmärkta på ett tillfredsställande sätt, något som de båda olyckorna med "Tsesis" och "José Martí" visat.

Hamnen har i sin strävan att förbättra farledssäkerheten tillskrivit sjöfartsverket 1981-02-02 och framhållit angelägenheten av att rusta upp Sandhamnsleden och ge den status som huvudfarled till hamnen. Kopia av nämnda skrivelse bifogas<sup>1</sup>.

Beträffande de i motionen framförda kraven på särskilt hög kvalitet hos det tanktonnage som trafikerar skärgårdslederna och Mälaren får hamnen anföra att det redan idag finns kusttanktonnage under svensk flagg som uppfyller dessa krav och varigenom det redan finns möjlighet att tillgodose dylikt transportbehov för oljor till hamnarna i Mälarbäckenet.

Internationellt planeringssamarbete för ökad säkerhet vid sjötransport av petroleumprodukter och andra farliga bulklaster har bedrivits under många år. Det internationella samarbetet har bl.a. resulterat i Östersjökonventionen och i de ännu större sammanhangen "International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 - SOLAS 74", åtföljt av 1978 års SOLAS-protokoll samt "International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 - MARPOL 73". Här återfinns många gemensamma drag, bl.a. utformningen av tankfartygens skrov med dubbla bottenar och särskilda tankutrymmen för barlastvatten. På grund av de stora ekonomiska förändringar som följer med genomförandet av de nya reglerna, - fartygen ställer sig mycket dyrare att bygga och driva - kommer det

<sup>1</sup> Här ej bilagd.

sannolikt att ta tid innan inslaget av "säkra" fartyg blir så stort att den typen blir övervägande i tankerflottan.

Den pågående inventeringen samt genomförandet av säkerhetsåtgärder i form av förbättrad farledsmarkering, muddring och sprängning av de försåtligaste hindren i farlederna är självfallet av största betydelse. Dessutom finns möjlighet att bl. a. med restriktiva regler stipulera tankfartygs största mått och med regler om utökat nyttjande av bogserbåt genom skärgården hålla verksamheten i gång och säkerheten på en godtagbar nivå.

De alternativa transportmetoder som nämnes i motionen kan i vissa fall möjligen vara ekonomiskt konkurrenskraftiga. Även dessa transportformer kan emellertid drabbas av olyckor med utsläpp av oljor, om vars följdverkningar man inte kan yttra sig generellt, men troligtvis kan i vissa fall väl så stora miljöskador och därmed även ekonomiska skadeverkningar uppstå vid landtransporter som vid sjötransporter.

Hamnens uppfattning är den att det finns få konventionella transportformer om ens någon där undervägskostnaden är så låg som vid sjötransport och att det med hänsyn härtill torde vara möjligt att finna sådant ekonomiskt utrymme för säkerhetsbefrämjande åtgärder, att man i befintliga farleder i Stockholms skärgård och i Mälaren skall kunna nå önskad trafiksäkerhetsnivå.

