

SJÖFARTEN OCH KLIMATET

– om sjöfartens potential som
snabbomställare

FÖRORD

Klimathotet är vår generations största utmaning. I Sverige är det transportsektorn som står för det i särklass största oljeberoendet. Energin till inrikes och utrikes transporter kommer till 95 procent från fossila drivmedel. Sverige har en geografisk fördel med sin långa kust och drygt 50 hamnar. Med en klimatfokuserad transportpolitik kan sjöfarten bidra till en snabbomställning av godstransporterna.

Sjöfarten är ett av de mest energieffektiva sätten att transportera stora godsmängder. Inrikes sjöfart utgör i dagsläget enbart åtta procent av den totala hanteringen av gods i svenska hamnar, vilket inte är mycket med tanke på förutsättningarna. Genom att bättre utnyttja inrikes sjöfart skulle vägnätet kunna avlastas från tung trafik.

Det som saknas är ekonomiska styrmedel som prioriterar det klimatsmarta framför det klimatförstörande och en samlad strategi för hur sjöfarten ska kunna bli en del i klimatomställningen. Det innefattar också att sjöfarten måste ta ett större ansvar för utsläpp av såväl olja som intrång i känsliga marina miljöer. Hittills har sjöfarten sluppit undan många av de utsläppskrav av luftföroreningar som landbaserade källor haft sedan länge. Ett grundläggande krav för den svenska regeringen i egenskap av ordförande i EU under Köpenhamnsmötet är därför att internationell sjöfart och internationellt flyg ska in i Kyotoavtalet.

Sjöfarten kan bara bli långsiktigt hållbar om bunkeroljan byts ut mot ett förnybart drivmedel. Utifrån dagens kunskap verkar biogas vara det optimala alternativet. Staten måste ta ansvar för att det byggs upp produktion och anläggs infrastruktur för distribution av biogas. När Sverige omvandlades från ett fattigt jordbruksland till ett industriland tog staten ansvar för att elnät, järnvägar, telekommunikationer och annan samhällelig infrastruktur byggdes ut. På samma sätt måste staten svara för de grundläggande funktioner som behövs för övergången till ett fossilfritt samhälle.

Sjöfarten är en viktig pusselbit som ofta glöms bort i klimatdebatten. Miljöpartiet vill med detta inspel belysa sjöfartens potential som snabbomställare för klimatet, och samtidigt ge konkreta förslag på hur dess miljöpåverkan i form av luftföroreningar, oljeutsläpp och naturintrång ska kunna minska. Vi vill verka för långsiktiga villkor för färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet. Miljöpartiet avvisar därför regeringens beslut om att avreglera färjetrafiken till Gotland och anser att staten ska ta större och inte mindre ansvar Gotlandstrafiken.

Peter Eriksson, språkrör

Karin Svensson Smith, trafikpolitisk talesperson

SAMMANFATTNING AV MILJÖPARTIETS FÖRSLAG

- 17 förslag för sjöfarten som snabbomställare för klimatet

1. Sjöfarten och flyget in i Kyotoavtalet
2. En strategi för minskad klimatpåverkan för sjöfarten via IMO
3. Sjöfartsverkets investeringar bör finansieras med anslag
4. Fritidsbåtar ska inte finansieras via handelssjöfarten
5. Kilometerskatt för tunga lastbilar
6. Genomför Hamnstrategins förslag
7. Kombinerade transporter bör ersätta långa lastbilstransporter
8. Transportköparansvar – staten bör gå före
9. Staten behöver satsa på biogas
10. Större differentiering av farledsavgifter
11. Bästa möjliga teknik i anslutning till sjöfartsstödet
12. ITF-avtal på svenska vatten och i resten av Östersjön
13. Klassa Östersjön som ett kvävekontrollområde, samt hela Europas vatten som svavel- och kvävekontrollområde
14. Ändrade rutter för att minimera intrång i känslig natur
15. Ratificering av barlastkonventionen
16. Klimatsmart transport till Gotland
17. Flytta ansvaret för Gotlandstrafiken till Vägverket

SJÖFARTENS POTENTIAL

KAN VARA ENERGIEFFEKTIVT

Sveriges drygt 50 hamnar och vattenvägar har en stor potential att avlasta vägnätet och därmed minska klimatbelastningen. Det största hindret för att få klimatsmarta lösningar är bristen på konkurrensneutralitet mellan transportslagen. I dag bär inte de olika transportslagen sina egna kostnader. Sjöfarten har farleds- och lotsavgifter, däremot inte lastbilarna. Avgifterna finansierar till stora delar Sjöfartsverkets verksamhet. Det krävs styrmedel och beslut som ger rättvisa villkor mellan de olika transportslagen. Därför är införande av kilometerskatt för lastbilar avgörande för att ge sjöfarten rätt förutsättningar att bli ett klimateffektivt alternativ till de tunga lastbilar som idag blir allt fler på vägarna.

Sjöfarten är en heterogen transportsektor. Det finns både mycket energieffektiva transporter, framförallt i form av fraktfartyg med låg hastighet. Samtidigt kommer fler och fler snabbfärjor vars klimatpåverkan är mycket stor, att jämföra med flyget. Energiförbrukningen ökar med kvadraten av hastigheten, vilket innebär att en fördubblad hastighet ger en fyrdubblad energiförbrukning. Sjöfartens befrielse från klimatskatter gör den mindre effektiv än vad den skulle vara med tydliga styrmedel. Eftersom den stora potentialen för en klimatomställning finns för godstransporter med sjöfart har vi valt att lägga tyngdpunkten där.

Det är särskilt lämpligt att kombinera godstransporter med sjöfart och järnväg. För att åstadkomma det krävs strategiska satsningar på hamnar. Hamnen är ju alltid en omlastningscentral, och för att nå klimatmålen är det avgörande att omlastning sker till järnväg i första hand. Ett positivt och aktuellt exempel är att Jernhusen och Mälarhamnar öppnar en ny kombiterminal i Västerås vid årsskiftet 2009/2010¹.

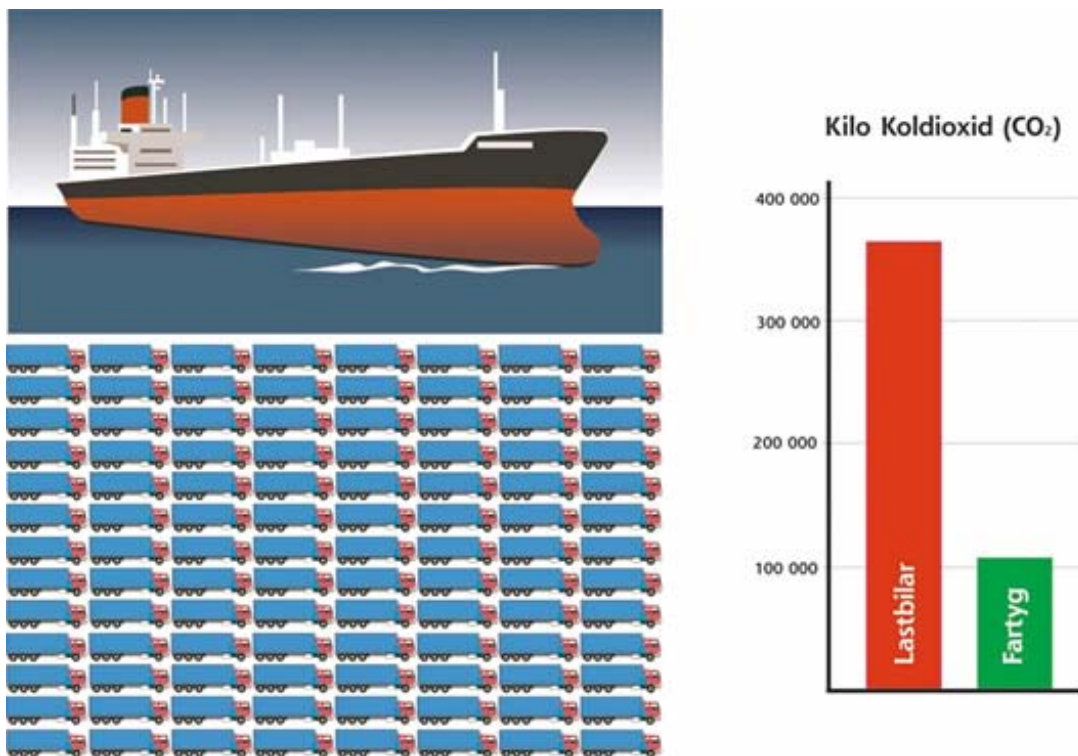
Enligt en studie från International Maritime Organisation (IMO) från 2009 beräknas förbättrad fartygsdesign och förbättrad drift kunna minska sjöfartens utsläpp med upp till 75 procent². Stora minskningar är således inte bara nödvändiga, utan också av marginell kostnad för sjöfarten, som också har mycket att vinna på en mer energieffektiv användning av bränslet. IMO beräknar att nuvarande fartyg skulle kunna minska sina koldioxidutsläpp med 255 miljoner ton, en minskning med ungefär 20 procent, utan några extra kostnader.

2 700 ton sågat virke får plats i ett Vänermax-fartyg, det motsvarar 104 lastbilar med semitrailers. Intill Väner och Mälaren finns en stor basindustri som är beroende av sjöfarten. I Mälaren skulle man behöva få in större fartyg för att sjöfarten ska överleva, vilket kräver en breddning av slussen i Södertälje. Hamnföretagen i Väner och Mälaren menar att sjöfartstrafiken skulle kunna fördubblas om bättre förutsättningar fanns. För Mälarhamnars del motsvarar det 240 000 färre lastbilar på vägarna.

¹ <http://www.malarhamnar.se/nyheter.asp>,

² "Air pollution from ships" producerat av bl.a. Luft- och klimatsekretariatet, T&E, m.fl., <http://www.airclim.org/factsheets/shipping08.pdf>

Bild 1. Antalet lastbilar för att transportera samma godsmängd som ett Vänermax-fartyg



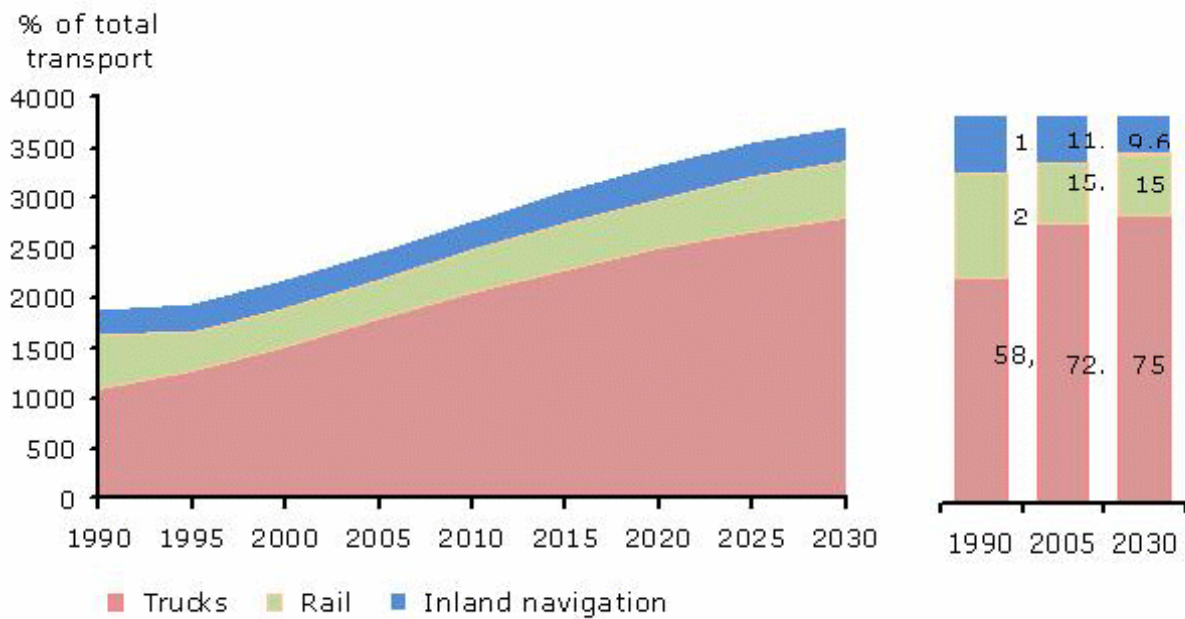
Källa: Vänerhamn AB

SJÖFARTENS OCH JÄRNVÄGENS ANDEL AV TRANSPORTERNA ÄR FÖR LITEN

De senaste åren har godstransporternas ökning framförallt bestått i att det blivit fler och fler lastbilar på vägarna. Varken järnvägen eller sjöfarten har ökat sina marknadsandelar. En viktig orsak är att det är för billigt att transportera gods på väg, lastbilarna betalar varken sina kostnader för klimatpåverkan, olyckor eller slitage på vägarna. Det gör att mer energieffektiva transportslag missgynnas. En annan anledning är att begreppet just-in-time har misstolkats. Istället för att innebära att kunden ska få sin vara på utsatt tid, har begreppet tolkats som att kunden ska kunna ringa med kort varsel och få sin vara snabbt levererad. Med bättre planering och smartare lagerhållning skulle många lastbilstransporter kunna undvikas. Just-in-time har alltså blivit en fråga om hastighet istället för tidsprecision.

I diagrammet nedan illustreras utveckling och prognoser för de europeiska godstransporterna från 1990 fram till 2030, om inte nuvarande utsläppstrender bryts. Där framgår tydligt att ökningen av godstransporter de senaste tjugo åren har skett inom lastbilstrafiken. Andelen transporter med järnväg och sjöfart har i stort sett stått still. I de högra spalterna framgår att om nuvarande trender inte bryts kommer lastbilarna ha 75 procent av marknadsandelen år 2030, jämfört med 58 procent 1990.

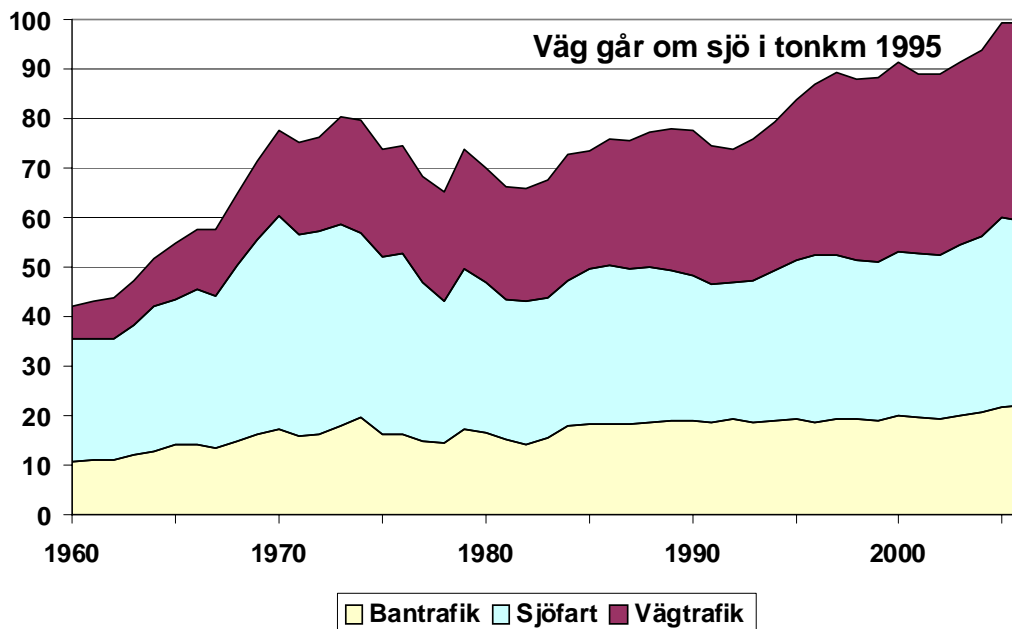
Tabell 1. Godstransporter per transportslag i EU-27, 1990-2030



Källa: Copyright EEA, Copenhagen, 2009, <http://www.eea.Europa.eu>

Samma förhållanden gäller nationellt. I Tabell 2 syns det tydligt hur andelen lastbilar på vägarna ökat dramatiskt i Sverige sedan 60-talet. Transporter i alla tre transportslag har ökat i absoluta tal, men tydligt är att andelen sjöfart och järnväg minskat. 1995 går vägtrafiken om sjöfarten i antalet tonkilometer, det vill säga sedan dess transporters mer gods med lastbil än med sjöfart i Sverige.

Tabell 2. Godstransporter i Sverige 1960-2006 i miljarder tonkilometer



Källa: Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA)

LASTBILSTRAFIKEN MÅSTE MINSKA

En av de stora orsakerna till varför klimatpåverkan från godstransporter fortsätter att öka är att sjöfarten och järnvägen missgynnas när lastbilstransporterna är för billiga. Om man ska få en effektiv och konkurrensneutral hantering av godstransporter krävs det att man inför kilometerskatt för lastbilstransporterna. Då kan vi få bra kombinationer av väg, järnväg samt sjöfart, och den potential som sjöfarten har i klimatomställningen av godstransporterna kan utnyttjas fullt ut.

Ett flertal länder i Europa har redan infört kilometerskatt för tunga lastbilar; Schweiz, Österrike, Tyskland och Tjeckien. Ytterligare länder som planerar att införa kilometerskatt är Slovakien, Frankrike, Slovenien, Nederländerna, Polen och Danmark.

Sverige har haft kilometerskatt på lastbilstransporter tidigare. Den 1 januari 1974 infördes ett km-skattesystem för dieseldrivna fordon i Sverige. Skatten var beroende av fordonets körsträcka och togs ut med ett visst belopp per total kilometer. Systemet omfattade även utländska dieseldrivna tyngre fordon som tillfälligt användes i Sverige. Skattesatserna var beroende av fordonsslag och skattevikt.

Den 1 oktober 1993 avskaffades kilometerskatten och ersattes med en punktskatt på dieselolja. En avgörande orsak till avskaffandet var att systemet ansågs kunna strida mot EG:s regler om fri rörlighet och kunde anses utgöra ett gränshinder.

Att återinföra kilometerskatten i Sverige har blivit aktuellt sedan EU har klargjort att alla medlemsländer har möjlighet att införa sådana system. Frågan har utretts av ett flertal myndigheter och systemet anses kunna vara ett effektivt sätt att öka internaliseringen av lastbilstrafikens samhällsekonomiska kostnader. Hur stor effekt en sådan åtgärd får beror på skattens utformning och vilka undantag som ges. Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) anser emellertid att en skatt i storleksordningen en krona per kilometer (genomsnitt) skulle leda till tio procents minskning av trafikarbetet med lastbil och att utsläppen av koldioxid skulle minska i motsvarande grad, 400 000 ton på årsbasis. Effekten på transportarbetet skulle bli betydligt mindre eftersom sektorn skulle effektiviseras.

SJÖFARTENS POTENTIAL ANVÄNDS INTE IDAG

Medan landbaserade transporter får såväl infrastruktur som underhåll betalda med offentliga medel, finansierar sjöfarten själv sin infrastruktur. Men inte nog med det, man har också ett avkastningskrav på Sjöfartsverket. Sjöfartsverket drivs som ett affärsdrivande verk, till skillnad från Vägverket och Banverket som är anslagsverk. På detta sätt finansieras investeringar i vägtrafiken genom skattemedel, medan sjöfarten finansierar sina egna investeringar samt Sjöfartsverkets verksamhet. Handelssjöfarten finansierar till och med via farledsavgifterna en del av kostnaderna för fritidsbåtarna. Det är lika ologiskt som om åkerinäringen skulle finansiera motorsporten. I dag kostar omlastningen ibland mer än vad det kostar att köra hela vägen med lastbil. Det rimliga vore att staten finansierar de investeringar som är samhällsekonomiskt motiverade och att användarna oavsett transportslag står för de kostnader som uppstår vid användning av infrastrukturen.

Staten har vid ett antal tidigare tillfällen försökt hitta ett sätt att infoga hamnarna i en rationell godstransportstruktur som tillgodoser näringslivets behov. Detta har man misslyckats med flera gånger. Det är därför djupt beklagligt att regeringen inte väljer att ta till vara de viktiga förslag som kommit fram i Hamnstrategin³. Där pekas ett antal strategiska hamnar ut som prioriterade för att effektivisera transporterna och underlätta omlastning till järnväg. I samband med detta presenterades även en strategi⁴ med förslag på placering och utveckling av lämpliga kombiterminaler.

Regeringen väljer att göra om proceduren ännu en gång genom att skjuta över ansvaret till regionerna. Godstransporter är i stor utsträckning internationella. För att få effektiva godsflöden med minimal

³ "Hamnstrategi – strategiska hamnnoder i det svenska godstransportsystemet" SOU 2007:58

⁴ "Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet" SOU 2007:59

miljöpåverkan bör infrastrukturen utgå från nationella och internationella stråk. Därför krävs en nationell samordning.

EN SNABB OMSTÄLLNING MÖJLIG

För att lösa klimatutmaningen krävs att antalet lastbilar på vägarna minskar. Mer gods behöver gå med tåg istället för på väg. Men kapaciteten i järnvägsnätet är alldeles för liten. Miljöpartiet vill bygga ut järnvägskapacitet för både gods- och persontransporter, men det tar tid och kräver stora investeringar. Redan idag har Sverige en stor kapacitet för sjöfartstransporter, med en lång kuststräcka och drygt femtio hamnar. Det gör att sjöfarten redan idag kan ta över stora mängder gods från vägarna för en transport som är mycket mer energieffektiv. En annan fördel är att det inte krävs några stora investeringar för att möjliggöra detta, vilket är en stor vinst både ekonomiskt och ur miljösynpunkt.

Sveriges geografi har stora fördelar eftersom vi kan använda vattenvägar mycket mer än många andra länder. Trots den färdiga infrastrukturen i form av vattenvägar och hamnar är det idag svårt att få lönsamhet för inrikes sjötrafik. Idag går 85 procent av Sveriges utrikeshandel via en svensk hamn och under 2006 hanterades totalt 180,4 miljoner ton gods⁵. Räknat per innevånare omsätts det ungefär 18 gånger mer gods i svenska hamnar än det globala snittet⁶.

Inrikes sjöfart utgör i dagsläget enbart åtta procent av totala hanteringen av gods i svenska hamnar, vilket inte är mycket med tanke på förutsättningarna. Genom att bättre utnyttja inrikes sjöfart skulle vägnätet kunna avlastas från tung trafik.

För att genomföra en klimatomställning krävs tydliga styrmedel som ökar de klimatsmarta transportslagens konkurrenskraft, till exempel genom en kilometerskatt för tunga lastbilar. Det behövs också en infrastruktur som gör det möjligt att lasta om från sjöfart till järnväg, genom ett strategiskt nät av hamnar och kombiterminaler. Vi behöver inte vänta på investeringar som tar många år att både besluta om och att genomföra.

GODS I STORSTÄDER

I många storstäder finns möjligheter att minska antalet lastbilar på vägarna genom att kombinera väg med sjöfart. I Stockholm finns tunga lastbilstransporter som inte får gå över Essingeleden. Istället för att gå via Västerås med en omväg på cirka 15 mil skulle de kunna transporteras nattetid på vägfärjor som har ledig kapacitet. Ett konkret förslag gäller en färjeförbindelse mellan Slagsta och Bällsta. Under den knappt timslånga resan på en vägfärja kan lastbilschaufförerna få vila. En vägfärja kan ta 3-4 långträdare, vilket sparar 60 mil vägtransporter alternativt fyra dispensfordons belastning av Essingeleden⁷. Med rätt planering och logistik kan man göra betydande vinster i tid, pengar, säkerhet, utsläpp och energiförbrukning.

Ett gott exempel på en lösning med omlastning som styrs av en varuägare är Stora Ensos systemtrafik, som tar bort onödiga led och har Göteborgs hamn som nod. In till Göteborg är det järnväg eller båt, sedan systemfartyg ut. Göteborgs hamn har ett utvecklat järnvägssystem med 24 olika tågpendlar och 600 meter långa tåg som går från hamnen till olika destinationer ute i landet. En bärande tanke är att skapa balanserade flöden med lika mycket gods i båda riktningarna. I många fall är kommunerna också engagerade i att få till stånd tågpendellösningar, till exempel Nässjö kommun för Högländspendeln. I dag motsvarar systemet 120 000 lastbilar med vardera två tjugofotscontainrar. Det talas ofta om att järnväg inte passar för korta transporter, men Uddevallapendeln bevisar motsatsen. Från Uddevalla till Göteborgs Hamn finns en sju mil lång järnväg som transporterar containrar till Göteborgs hamn.

⁵ MP "Det går att ställa om", dokumentation från seminarium i Riksdagen den 5 dec 2007

⁶ Statistik från SIKA www.sika-institute.se

⁷ Skärgårdsredarna, Faktablad: *Det går att avlasta vägnätet öka säkerheten och minska miljöbelastningen i storstäderna*

I andra delar av Europa satsar man på inre vattenvägar. Det finns 200 hamnföretag som arbetar i inre vattenvägarna i Europa. Där transporteras i dag 485 miljoner ton gods. Wien har en nästan dubbelt så stor containerterminal som Göteborg, trots att det inte är en kuststad. Tyskland bygger akvedukter med hiss för fartyg. I Hamburg går gods mellan terminalerna med hjälp av pråmar och i många städer, som till exempel i Paris och London satsar man på att minska trängseln i städerna med hjälp av sjötrafik. Eftersom Väneren inte har en formell klassning som inre vattenväg är den inte prioriterad för godstransporter.

SVERIGE LIGGER LÅNGT FRAM – VINNER PÅ STÖRRE MILJÖKRAV

Svenska rederier och hamnar ligger långt före andra vad gäller miljöhänsyn. Detta beror delvis på att Östersjön är ett svavelkontrollområde och att det finns många rederier och hamnar som drivit på utvecklingen. Flera svenska rederier är världsledande på miljö. Ett exempel är Wallenius som redan idag fyller kravet på 0,1 viktprocent svavel i oljan⁸. Det innebär att skarpare miljökrav blir en konkurrensfördel för dem, i synnerhet om det drivs igenom på internationell nivå. Även svenska hamnar ligger långt framme. Ett exempel är hur Sjöfartsverkets isbrytare försörjs med fjärrvärme i Luleå hamn, genom att använda spillvärme från SSAB:s ståltillverkning. På så sätt sparas lika mycket olja som skulle krävas för att värma 150 vanliga villor⁹. Ett annat exempel kommer från Göteborgs hamn där elanslutning av Stora Ensos roro-fartyg görs i hamn. Ett roro-fartyg släpper i genomsnitt ut ungefär 25 ton koldioxid, 520 kilo kväveoxider och 22 kilo partiklar per år om det inte försörjs genom landansluten el. Här finns stor potential för miljövinster¹⁰.

Sveriges Redareförening, Sverige hamnar och Sjöfartsverket har nyligen skrivit en överenskommelse om att öka användningen av land-el i svenska hamnar¹¹. Sveriges redareförening kommer nu att gå ut till sina medlemmar och visa på tekniska lösningar.

SCHYSSTA ARBETSVILLKOR GYNNAR MILJÖN

Internationella Transportarbetarefederationen (ITF) arbetar för att minska s.k. bekvämlighetsflagg, det vill säga fartyg som för en annan flagga än det land där det verkliga ägandet av fartygen är¹². Dessa flaggstater har ingen eller liten kontroll över "sina" fartyg utan är mest intresserade av att inkassera registeravgifter. Ofta är de bekvämlighetsflaggade fartygen i mycket dåligt skick, vilket lett till miljökatastrofer och förlisningar. Besättningarna på bekvämlighetsflaggade fartyg har som regel undermåliga anställningsvillkor.

ITF jobbar för att avskaffa hela systemet med bekvämlighetsflagg. Som delmål arbetar ITF för att besättningarna på bekvämlighetsflaggade fartyg ska få drägliga villkor. ITF är unikt bland fackliga internationaler i det att man tecknar direkta kollektivavtal på dessa fartyg, s.k. ITF-avtal. I dag är över 40 procent av de bekvämlighetsflaggade fartygen täckta av godkända ITF-avtal¹³.

GOTLANDSTRAFIKEN

För sin utveckling och överlevnad är regionen Gotland med sitt ö-läge helt beroende av goda färjeförbindelser till och från fastlandet. Årligen transporteras cirka 1,6 miljoner passagerare, 465 000 personbilar och 740 000 längdmeter gods till och från Gotland via Gotlandstrafiken¹⁴. Näringslivet, som till stor del utgörs av turism och småföretagsamhet, står och faller med en pålitlig och utbyggd

⁸ Under 2007 uppmättes 0,98 procent svavel i genomsnitt, se mer info:

<http://www.walleniuslines.com/sv/Vi-tar-vart-ansvar/Hansyn-till-miljon/Minska-svavelhalt-i-branslet/>

⁹ Sjörapporten, nr 7 2008, ... och i Luleå får isbrytarna fjärrvärme

¹⁰ Sjörapporten, nr 7 2008, Här löser Göteborg ett miljöproblem

¹¹ Svensk Sjöfartstidning, 8 maj 2009, Bred överenskommelse om land-el i Sverige

¹² SEKO Sjöfolk, http://www.sjofolk.se/index.php?option=com_content&view=article&id=16&Itemid=36

¹³ SEKO Sjöfolk, http://www.sjofolk.se/index.php?option=com_content&view=article&id=16&Itemid=36

¹⁴ Destination Gotland, Faktablad: Vision för Gotlandstrafiken

färjetrafik. Företag, skolor och andra delar av det gotländska samhället har byggt upp nätverk och handelsutbyten delvis beroende på att det hittills har gått bra att åka upp till Stockholmsregionen över dagen. Investeringsviljan hänger samman med garantier om förutsägbara och bra färjeförbindelser. Även människors vilja att bosätta sig på ön hänger samman med möjligheterna att kunna förflytta sig mellan Gotland och fastlandet och kunna ta emot besök. Dessa förbindelser måste finnas till rimliga priser samt med en god turtäthet.

Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet regleras genom upphandling av person- och godstrafik mellan staten och rederi, för närvarande Destination Gotland. Sedan år 2000 har Rikstrafiken ansvaret för upphandlingen av denna trafik utifrån sitt allmänna uppdrag att ansvara för upphandling av interregional långväga persontrafik med flyg, tåg, färja och buss som är "samhällsekonomiskt motiverad men företagsekonomiskt olönsam". Rikstrafiken har också tecknat avtal om tågtrafik och viss busstrafik i olika delar av landet och om flygtrafik mellan olika orter i Norrland och Arlanda, samt på vissa linjer inom Norrland. Gotlandstrafiken står kostnadmässigt för närvarande för en större del av Rikstrafikens budget.

Tillförlitliga och långsiktigt säkra kommunikationer till rimliga priser är en väsentlig förutsättning för all utveckling på Gotland. En god livsmiljö förutsätter också att utvecklingen är ekologisk hållbar. Det behövs en omställning av bränsleanvändningen för att trafikens klimatpåverkan ska minska sin klimatpåverkan, vilket kräver en övergång från fossilbränslen till förnybara bränslen och en rejäl energieffektivisering.

Ett viktigt syfte med Gotlandstrafiken är transport av gods. I och med att hastigheterna har höjts är klimatpåverkan från färjorna mycket stor. Det är både ekonomiskt och ekologiskt ineffektivt att godset transporteras i höga hastigheter. I dagsläget går snabbfärjorna till Gotland med en hastighet på 30 knop, vilket gör att resan Nynäshamn-Visby tar dryga tre timmar och Oskarshamn-Visby knappa tre timmar. Genom att sänka hastigheten i dagens snabbfärjor till 22 knop skulle bränsleanvändningen kunna halveras, och restiden skulle bli fyra timmar lång. På så sätt skulle man få ett klimatsmart och billigt transportsätt till Gotland. Särskilt lämpligt skulle det kunna vara att sänka hastigheten på natten eller vintertid.

SJÖFARTENS MILJÖPÅVERKAN

KLIMAT

I dagsläget ingår inte internationell sjöfart i Kyotoavtalet, liksom inte heller internationellt flyg. Ur klimatsynpunkt är det uppseendeväckande att båda dessa transportslag slipper undan åtaganden, och kan fortsätta att öka sina utsläpp, utan ekonomiska styrmedel eller andra åtgärder.

Sjöfartens globala utsläpp av koldioxid beräknades under 2007 till 1046 miljoner ton, vilket motsvarar 3,3 procent av de globala koldioxidutsläppen 2007¹⁵. Enbart internationell sjöfart beräknas under 2007 ha släppt ut 870 miljoner ton koldioxid, motsvarande 2,7 procent av de globala utsläppen 2007. Om nuvarande trend fortsätter kommer andelen att stiga till 6 procent av de globala utsläppen 2020.

I samband med Köpenhamnsmötet 2009 aktualiseras frågan om att inkludera internationell sjöfart och internationellt flyg. De är båda idag helt utan regleringar eller åtaganden. Alla sektorer måste inkluderas i Kyotoprotokollet, inte minst de som har en ansenlig del av klimatpåverkan och vars trender går åt fel håll. Det är giltigt för både sjöfart och flyg.

LUFTFÖRORENINGAR¹⁶

När andra landbaserade verksamheter fått krav på att minska sina luftföroreningar har sjöfarten och flyget ofta sluppit undan. Det är en av förklaringarna till att utsläppen av kväve, svavel och partiklar från sjöfarten fortfarande är mycket stora. Fartyg som ingår i internationell handel i Europas omgivande hav släpper ut ungefär 2,3 miljoner ton svaveldioxid, 3,3 miljoner ton kväveoxider och 250 000 ton fina partiklar per år, enligt beräkningar på data från år 2000. Med nuvarande lagstiftning beräknas sjöfartens utsläpp av svaveldioxid och kväveoxid att öka med 40-50 procent till år 2020 jämfört med år 2000. I så fall innebär det att utsläppen från internationell sjöfart runtomkring Europa blir lika stor, eller till och med större, än de totala landbaserade utsläppen av dessa ämnen i EU-27. I dessa siffror ingår inte sjöfart som bedrivs på nationell nivå, då dess utsläpp finns med i nationell rapportering av data.

Globalt har den kommersiella sjöfarten nästan hälften så mycket partikelutsläpp som den globala bilflottan. Sjöfarten släpper ut ungefär 900 000 ton partiklar varje år. Den bidrar också till 30 procent av smog-bildande utsläpp av kväveoxider, och 5-8 procent av svaveldioxidutsläppen globalt¹⁷. Eftersom 70 procent av sjöfarten äger rum inom 400 km från kustlinjen är dessa utsläpp ett allvarligt hälsoproblem. Enligt en dansk studie bidrar luftföroreningar från sjöfarten i Nordsjön och Östersjön med hälsoskador som värderas till 24 miljarder Euro per år¹⁸.

För utsläpp av svavel har det internationella samarbetet i UN International Maritime Organisation (IMO) äntligen kommit till beslut. Efter årtal av förhandlingar, i Marine Environment Protection Committee (MEPC) under IMO, nåddes en överenskommelse 1997 som trädde i kraft år 2005. Den innehåller ett globalt tak på maximalt 4,5 procents innehåll av svavel i fartygsbränslet. Den pekar även ut möjligheten att skapa särskilda områden där det kan ställas skarpare krav, så kallade Emission Control Areas (ECAs) eller svavelkontrollområden. Östersjön och Nordsjön är sådana områden, med krav på att svavelhalten inte får överstiga 1,5 procent. Enligt ett beslut i april 2008 kommer kraven på svavel att skärpas. Från och med 2020 kommer det globala taket bli 0,5 procent för svavel i fartygsbränslet. I svavelkontrollområden kommer gränsen att skärpas till 1,0 procent år 2010 och 0,1 procent till år 2015.

¹⁵IMO, *PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS*, Second IMO GHG Study 2009, sid 7

¹⁶ Om inte annat anges kommer fakta under denna rubrik från "Air pollution from ships" producerat av bl a Luft- och klimatsekreteriatet, T&E, m fl, <http://www.airclim.org/factsheets/shipping08.pdf>

¹⁷ Acid News, no 2, June 2009, *Ships pollute half as much as the world's cars*

¹⁸ Acid News, No 2, June 2009, *Ship pollution costs billions*

För kväve finns inte samma regleringar som för svavel. Det finns målsättningar om att kväveutsläppen ska minska med 16-22 procent till 2011 jämfört med 2000, och med 80 procent till 2016. Men den långsiktiga målsättningen till 2016 gäller bara för ECAs. Det saknas idag alltså verkningsfulla redskap för att minska kväveutsläppen från sjöfarten. Ett första viktigt steg skulle vara att skapa särskilda kvävekontrollområden, det vill säga motsvarande svavelkontrollområden, även med skarpare regler för utsläpp av kväve. Inte heller på EU-nivå finns någon typ av reglering av vare sig kväve eller partiklar för fartyg.

De totala kväveoxidutsläppen från fartyg i Östersjön beräknas till 370 000 ton under 2006 och 400 000 ton under 2007¹⁹. Det innebär att sjöfartens utsläpp av kväve i Östersjön ligger i samma storleksordning som de sammanlagda landbaserade utsläppen från Danmark och Sverige.

USA och Kanada har nyligen lämnat in en gemensam ansökan till IMO för att klassa en stor del av deras kuststräckor som kontrollområden för svaveloxider, kväveoxider och partiklar (ECAs). Enligt USA: s motsvarighet till Naturvårdsverket (EPA) skulle ett sådant beslut leda till att rädda mellan 3 700 och 8 300 amerikanska och kanadensiska liv varje år fram till 2020 genom att sätts skarpare krav på utsläpp av luftföroreningar gentemot större fartyg²⁰. Mer än 100 miljoner människor i USA och Kanada lever i områden som har dålig luft, med föroreningar som överskrider de halter som WHO satt upp som hälsofarliga. De föreslagna områdena sträcker sig 200 sjömil (370 km) utanför kusten, och inkluderar vatten som angränsar till Stilla havet, Atlanten och de största öarna på Hawaii. Det kommer att finnas möjlighet att inkludera fler områden efter hand. Enligt förslaget ska krav ställas som innebär att svavelhalten i bränslet minskar med 98 procent, utsläpp av partiklar med 85 procent och utsläpp av kväveoxider med 80 procent jämfört med nuvarande internationella krav. Denna ansökan från USA och Kanada kommer att behandlas i IMO i juli 2009, och om det går som planerat kan de nya kontrollområdena börja gälla från 2012.

Sverige bör ta fasta på det amerikanska och kanadensiska samarbetet i denna fråga, och kräva att Östersjön och Nordsjön också ska ha särskilda standarder för utsläpp av kväve och partiklar. I dagsläget gäller restriktionerna på utsläpp i egenskap av ECAs enbart svavel i dessa områden. Helsingforskommissionen (HELCOM) har i princip enats om att föreslå att Östersjön ska bli ett kvävekontrollområde.

Sverige bör också driva på för att hela Europas vatten ska bli utsläppskontrollområde för svavel, kväve och partiklar. En sådan klassning skulle inte bara gynna miljön, utan även den svenska sjöfarten eftersom den redan idag ligger längre fram i miljöhänsen än många andra. Den svenska regeringen bör driva dessa förslag vidare under ordförandeskapet.

OLJEUTSLÄPP OCH INTRÅNG I KÄNSLIGA MILJÖER

Östersjön har ett speciellt ekosystem, det bräckta vattnet i kombination med låg syreförsel m.m., gör att den är särskilt känslig. Östersjön är därför klassat som Particular Sensitive Sea Area²¹ (PSSA). Under miljö kvalitetsmålet "Hav i Balans samt levande kust och skärgård" finns ett delmål att utsläppen från olja och kemikalier från fartyg ska vara försumbara senast 2010. Tyvärr finns fakta som pekar på att oljeutsläppen i Östersjön fortfarande är många och att de har stora miljöeffekter. Enligt en rapport av Larsson och Tydén vid Högskolan på Gotland²² konstateras det sker upp mot flera tusen illegala oljeutsläpp per år i Östersjön och att målet om att utsläppen från olja och kemikalier från fartyg ska vara försumbara senast 2010 är långt ifrån att nås.

¹⁹ Acid News nr 1, 2009, *Baltic Sea – first nitrogen emissions control area?*

²⁰ Acid News, no 2, June 2009, *Cleaner ship fuels to save American lives*

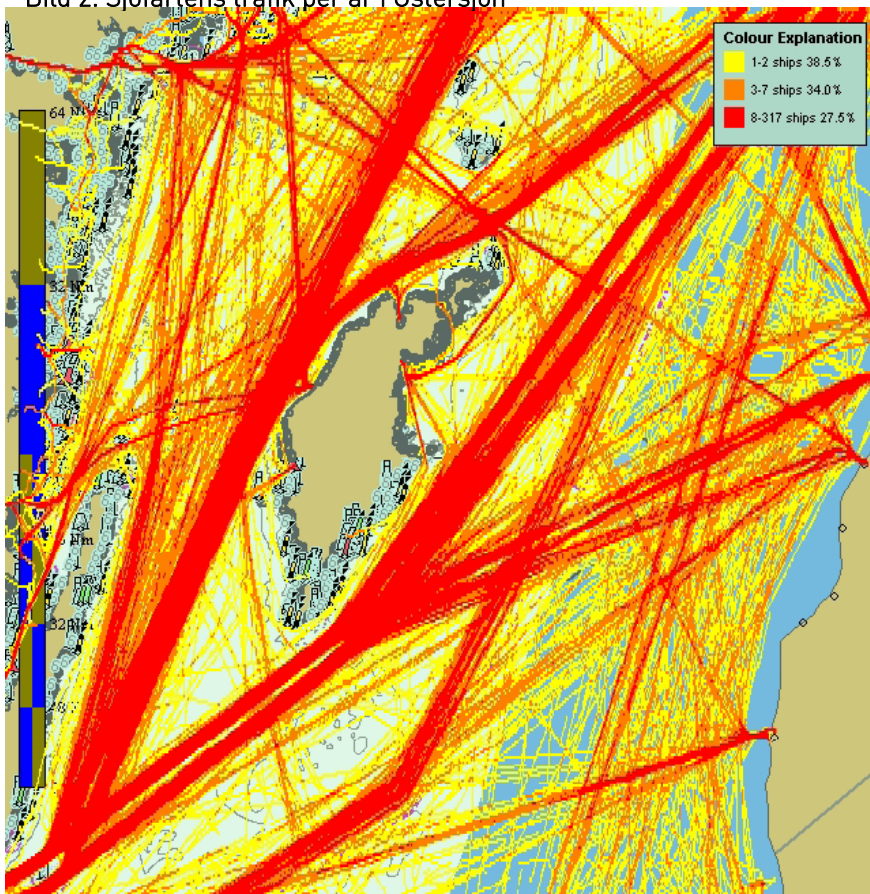
²¹ Skyddsklassning av särskilt känsliga havsområden, som görs inom ramen för MARPOL-konventionen

²² Kjell Larsson och Lars Tydén, *Inventering av oljeskadad alfågel längs Gotlands sydkust under perioden 1996/97 till 2007/08*, Avdelningen för biologi, Högskolan på Gotland

Utsläpp av olja är förbjudet i alla delar av Östersjön, men ett stort antal utsläpp observeras varje år av myndigheterna kring Östersjön. Mörkertalet är stort eftersom många utsläpp aldrig upptäcks. Det finns uppgifter via Helsingforskommittén (HELCOM 2008) som visar att utsläppen i södra och norra Östersjön kan uppskattas till mer än 4000 per år. Andra data från Kustbevakningen indikerar att utsläppen är ungefär 1600 per år i hela Östersjön. Alla dessa beräkningar är översiktliga och har osäkerheter, men tydligt är det fortfarande görs många oljeutsläpp från fartyg.

Mest avgörande för hur stor skada ett oljeutsläpp får för fåglar är *när* det sker och *var* det äger rum, mer än volymen olja. Det beror på att sjöfåglar är ojämnt fördelade över Östersjön. Cirka 90 procent av fåglarna övervintrar inom mindre än 5 procent av Östersjöns yta. Ett litet oljeutsläpp i ett område med hundratusentals fåglar område kan slå ut en stor del av fågelbestånden, medan större utsläpp i fågelfattiga områden kan ha liten effekt. Därför är det mycket viktigt att styra bort fartygstrafik från nationellt och globalt viktiga områden som hyser stora mängder sjöfågel. Ett sådant område i Sverige är Hoburgs bank utanför Gotlands södra kust. Det är klassat som ett Natura 2000-område. Den sydöstra delen av Natura 2000-området Hoburgs bank är även klassat av IMO som ett område som sjöfarten rekommenderas undvika. Trots detta tillåts cirka 22 000 fartyg per år passera genom Hoburgs bank. Så länge den hårt trafikerade fartygsrutten mellan sydvästra Östersjön och Finska viken korsar Natura2000-området Hoburgs bank kommer både alfågel och grisslor att fortsätta skadas genom oljeutsläpp. Östersjöns bestånd av alfågel har minskat med cirka 70 procent de senaste 15 åren, vilket bland annat orakats av oljeutsläpp i fågeltäta områden²³.

Bild 2. Sjöfartens trafik per år i Östersjön



Ungefär 50 000 fartyg passerar Gotland varje år. Sjöfartstrafiken i Östersjön förväntas öka ytterligare i och med ökad handel med Ryssland, inte minst med avseende på olja. Att hitta rutter och andra åtgärder som minimerar sjöfartens intrång i känsliga miljöer är därför avgörande för Östersjöns framtid.

Källa: Sjöfartsverket

²³ Högskolans i Gotland, Remissvar 2009-03-25, *Synpunkter om inrättande av trafiksepareringar och en rekommenderad rutt i vattnen kring Gotland, TSS 2009-1653*

BARLASTVATTEN - ETT HOT MOT MARINA EKOSYSTEM

Undersökningar som företagits i ett flertal länder har visat att många arter av bakterier, växter och djur kan överleva i livsduglig form i barlastvatten och sediment i fartyg, även efter flera månaders resa. När barlastvatten eller sediment därefter släpps ut i en hamnstats vatten kan detta medföra att skadliga akvatiska organismer och patogener, som utgör ett hot mot inhemskt människo-, djur- och växtliv samt mot den marina miljön, etablerar sig där.

Denna införsel av främmande arter via barlastvatten har identifierats som ett av de fyra största hoten mot världens marina ekosystem. Sjöfarten transporterar över 80 procent av världens varor och tar med sig ungefär 3 till 5 miljarder ton barlastvatten internationellt varje år.²⁴

Minst 7000 arter transporteras runt med barlastvatten runtom i världen. De flesta av dessa arter överlever inte resan, men vissa gör det och introduktionen av en ny art kan leda till stora konsekvenser. Hela ekosystem kan förändras. I USA har till exempel den europeiska zebramuslan etablerat sig i 40 procent av de inre vattenvägarna, med kostnader på kontrollåtgärder på uppemot en miljard US dollar.²⁵

Östersjön är ett av världens mest känsliga havsområden. En låg omsättning av vatten i kombination med kyla och låg salthalt gör att artrikedomen är låg och sårbar. Slås en art ut av främmande organismer så finns ingen, eller få, naturliga närliggande arter som kan ta över. Det gör att barlastkonventionen i högsta grad behöver få genomslagskraft. Ett viktigt första steg är att Sverige ratificerar konventionen.

FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER

SJÖFARTEN OCH FLYGET IN I KYOTOAVTALET

Vid klimatmötet i Köpenhamn är det nödvändigt att internationella bunkeroljor inkluderas i Kyotoprotokollet, så att både sjöfarten och flyget avkrävs sitt klimatansvar. Ett exempel på målsättningar som framförs av ett flertal miljöorganisationer är att sjöfartens utsläpp av klimatpåverkande gaser ska minska med minst 40 procent jämfört med 1990 års nivå till 2020, och minst 80 procent lägre än 1990 års nivå till 2050²⁶. Det är målsättningar i enlighet med de senaste rönen för att nå tvågradersmålet.

EN STRATEGI FÖR MINSKAD KLIMATPÅVERKAN FÖR SJÖFARTEN VIA IMO

IMO bör ställa krav på en minskad klimatpåverkan från sjöfarten. Det räcker inte med ett enskilt styrmedel, utan det behövs ett flertal som alla driver utvecklingen åt mer energieffektiva och klimatsmarta lösningar. Det behövs kortsiktiga såväl som långsiktiga styrmedel, regleringar, tekniska och driftsmässiga åtgärder och ekonomiska incitament. Den Gröna Gruppen i EU-parlamentet har uppmanat IMO att anta nödvändiga åtgärder senast i juli 2009²⁷. Sverige bör driva frågan att IMO ska utforma en strategi för att minska klimatpåverkan från sjöfarten.

SJÖFARTSVERKETS INVESTERINGAR BÖR FINANSIERAS MED ANSLAG

Miljöpartiet anser att Sjöfartsverket bör finansieras med anslag. På så sätt skulle staten ta ett större helhetsansvar för den sjöfartens infrastruktur och på ett bättre sätt optimera trafiken ur ett klimatperspektiv. Detta går hand i hand med ambitionen om ett transportslagsövergripande tänk där

²⁴ Globallast Partnership, <http://globallast.imo.org/index.asp?page=problem.htm&menu=true>

²⁵ Globallast Partnership, <http://globallast.imo.org/index.asp?page=problem.htm&menu=true>

²⁶ FoEI, WWF & Greenpeace International, *Prevention of air pollution from ships*, 22 May 2009, MEPC 59/4

²⁷ Acid News nr 2 2008, *No progress to reduce shipping climate impact*

olika transportslag ska samverka mellan varandra. I dagsläget är det svårt att få till stånd en sådan samverkan eftersom Sjöfartsverkets planering ligger utanför dagens infrastrukturplanering.

När den framtida infrastrukturen planeras så tas inte sjöfartens potential tillvara, man utgår från väg och järnväg eftersom det är det som finansieras via skattsedeln. En viktig orsak är att Sjöfartsverket finansieras av sjöfartsnäringen. Ett viktigt motiv för att finansiera Sjöfartsverket med anslag är att det underlättar att hitta en optimal fördelning mellan transportslagen i planeringen.

FRITIDSBÅTAR SKA INTE FINANSIERAS VIA HANDELSJÖFARTEN

I dagsläget finansieras Sjöfartsverkets verksamhet som rör fritidsbåtar via den kommersiella sjöfarten, till exempel via farledsavgifter. Handelssjöfarten är på så sätt med och betalar fritidsbåtarna med cirka 140 miljoner per år²⁸. Den resterande delen betalas via anslag av staten. Det är orimligt att fritidsintressen på detta sätt ska finansieras av näringen. Det ger en subvention av fritidsbåtarna få sjöfartens bekostnad. Inte minst blir detta missriktat när alla fritidsbåtar, oavsett miljöpåverkan, är helt obeskattade. Miljöpartiet anser att en skatt bör införas på fritidsbåtar för att täcka bland annat denna kostnad som ligger på ungefär 277 miljoner kronor per år²⁹. Skatten bör differentieras utifrån miljöpåverkan.

KILOMETERSKATT FÖR TUNGA LASTBILAR

Den förra regeringen aviserade att en sådan skatt skulle komma till 2010, men den nuvarande regeringen verkar passa i frågan. I Klimatberedningen var samtliga politiska partier överens om ett införande av kilometerskatt för tunga lastbilar senast 2011. Miljöpartiet anser att en kilometerskatt bör införas på tunga lastbilstransporter med en geografisk differentiering. Enligt Miljöpartiets budgetmotion för 2009 bör skatten uppgå till två kronor per kilometer och införas från den 1 januari 2011.

GENOMFÖR HAMNSTRATEGINS FÖRSLAG

Miljöpartiet anser att Hamnstrategins prioritering av strategiska hamnar och godsnoder i huvudsak bör genomföras vid beslut som rör sjöfarten och dess interaktion med andra transportslag. Miljöaspekter bör bli styrande för de avtal och överenskommelser staten gör med dessa strategiska hamnar. Istället för att ta till vara de konkreta förslagen i utredningarna väljer regeringen att göra om proceduren ännu en gång genom att kasta tillbaka handsken till regionerna. Det rimmar illa med regeringens målsättning om att stärka det transportslagsövergripande perspektivet i planeringen.

KOMBINERADE TRANSPORTER BÖR ERSÄTTA LASTBILSTRANSPORTER

För att hitta smarta lösningar på hur vägfärjor kan bidra till att minska klimatpåverkan bör Vägverket få i uppdrag att särskilt utreda hur vägfärjor kan avlasta vägarna genom transport av lastbilar. Klimatvinst kan nås om lastbilarnas rutter kortas av och genom energieffektivisering då större gods går via sjöfart istället för väg. Särskilt intressant kan detta vara i storstäder där vägutrymmet är trångt och möjligheterna till effektivisering är goda.

TRANSPORTKÖPARANSVAR – STATEN BÖR GÅ FÖRE

Alla aktörer som köper transporter har möjlighet att ställa krav på klimatsmarta godstransporter vid offentlig upphandling. Miljöpartiet anser att staten ska ta sitt ansvar och på detta sätt premiera de transportörer som tar sitt klimatansvar. Det är inte bara den billigaste transportern som ska styra, utan även kvalitativa aspekter, såsom klimat och luftkvalitet. Ett positivt exempel på frivilliga åtgärder är projektet Clean Shipping, som drivs i Västsverige bland andra av Västra Götalandsregionen och Business Region Göteborg³⁰. Tanken med projektet är att påskynda teknikutveckling, påverka export- och importföretag att ställa krav på miljö och hälsa vid upphandling av transporter och samtidigt visa på goda exempel i branschen.

²⁸ Uppgift från Mats Karlsson på Sjöfartsverket via tfn 2009-06-26

²⁹ Uppgift från Mats Karlsson på Sjöfartsverket via mail 2009-06-25

³⁰ <http://www.cleanshippingproject.se/projektet.html>

Via Paris MOU³¹ görs årligen en ranking av olika fartyg utifrån hur de klarat sig i olika myndighetskontroller. Utifrån dessa fakta görs en sammanställning över vilka flaggstater samt fartyg som är svartlistade respektive grålistade³². Ungefär tio procent av fartygen i Östersjön kommer från länder som finns med på svarta och grå listor, vilket är en stor andel sjöfart med dålig standard³³. Kommuner och stat bör inte upphandla sjöfart från svartlistade länder eller fartyg. Det bör bli en uppmuntran till andra transportköpare att ställa liknande krav.

STATEN BEHÖVER SATSA PÅ BIOGAS

Parallellt med satsning på energieffektivisering behövs en förnybar bränsleförsörjning av sjöfarten. Biogas är ett lämpligt sådant. För att säkerställa tillgången på biogas måste regeringen differentiera kostnader för användning av bränslen, så att det blir långsiktigt intressant att producera biogas. Därutöver behövs en konsekvent satsning att öka biogas distribution och produktion.

Miljöpartiet har i en motion om biogas utvecklat idéer om hur staten bör gå före för att driva på produktion och distribution av biogas³⁴. Några av de viktigaste kraven handlar om ett nationellt mål om minst 10 TWh biogas till 2015 och ett biogassekretariat med syfte att få till stånd minst 100 storskaliga biogasfabriker i Sverige senast år 2015. Samt att det ska finnas minst en biogasmack i varje kommun senast år 2020.

STÖRRE DIFFERENTIERING AV FARLEDSAVGIFTER

En enig klimatberedning har föreslagit att det ska finnas en koldioxidkomponent i farledsavgifterna. I dag gör det inte det, utan fokus är kväveoxider och svavel. Miljöpartiet stödjer klimatberednings förslag. Farledsavgifterna är ett effektivt ekonomiskt styrmedel för att premiera dem som sköter sig och låta dem som sköter sig mindre bra delvis betala för den förorening som de ger upphov till. Miljöpartiet anser att det är av största vikt att det tillkommer en klimatdifferentiering av farledsavgifterna.

BÄSTA MÖJLIGA TEKNIK I ANSLUTNING TILL SJÖFARTSSTÖDET

Sjöfartsstödet syftar till att ge svensk sjöfartsnäring konkurrensvillkor som är likvärdiga med andra EU-länders handelsflottor. Det omfattar från och med 2001 även färjenäringen och har fördjupats så att stödet motsvarar skatt och samtliga sociala avgifter för sjöfolk som arbetar på svenskregistrerade fartyg. Miljöpartiet anser att ett fartyg för att få sjöfartsstöd bör införa bästa möjliga miljöteknik, inom en rimlig tidsrymd. I dag ställs inga miljörelaterade krav i anslutning till sjöfartsstödet. Klimatberedningen föreslog att ett krav på bästa möjliga teknik som en förutsättning för beviljande av sjöfartsstöd ska utredas.

Miljöpartiet anser att sjöfartsstödet är viktigt för att behålla en nationell sjöfartsnäring. Men att helt ge detta stöd utan krav på god miljöstandard är att göra både näringen och miljön en björntjänst. Ett krav på bästa möjliga teknik kommer även bidra till att svenska fartyg kommer att kunna effektivisera sin energianvändning, samt bli bättre förberedda på internationella krav på att minska sjöfartens miljöpåverkan. Kravet ska genomföras med tanke på de långsiktiga förutsättningar sjöfarten behöver.

³¹ Paris Memorandum of Understanding on Port State control (Paris MOU), <http://www.parismou.org/ParisMOU/Organisation/About+Us/default.aspx>

³² <http://www.parismou.org/ParisMOU/Banned+Ships/xp/menu.4385/default.aspx>

³³ Telefonsamtal med Kjell Larsson, Avdelningen för biologi, Högskolan på Gotland

³⁴ http://mp.se/templates/Mct_78.aspx?avdnr=12455&number=157365

ITF-AVTAL PÅ SVENSKA VATTEN OCH I RESTEN AV ÖSTERSJÖN

Miljöpartiet anser att Sverige bör arbeta för att krav på att ITF-avtal ska vara ett villkor för att angöra hamn i hela Östersjön, som en åtgärd ramen för PSSA inom IMO. På så sätt skulle de farligaste oljetransporterna och säkerhetsriskerna kunna undvikas i Östersjön. Parallellt bör Sverige arbeta för att även göra gemensam sak med andra Östersjöländer för att kräva ITF-avtal i hela Östersjön. Sverige bör till en början gå före och kräva ITF-avtal på svenska vatten. Genom att ställa krav på ITF-avtal skapas incitament både för drägligare arbetsvillkor och bättre miljöhänsyn. Ett exempel på denna åtgärd är Röda Havet där inga fartyg utan ITF-avtal får angöra hamn, eftersom det är en så känslig ekologisk miljö.

KLASSA ÖSTERSJÖN SOM ETT KVÄVEKONTROLLOMRÅDE, SAMT HELA EUROPAS VATTEN SOM SVAVEL- OCH KVÄVEKONTROLLOMRÅDE

Sverige bör inspireras av USA och Kanada som ansökt om att göra delar av sina kuststräckor till utsläppskontrollområden både vad gäller svavel, kväve och partiklar. I dagsläget är Östersjön och Nordsjön enbart svavelkontrollområden. Sverige bör driva frågan om att utöka dessa kontrollområden till att även innefatta kväve och partiklar, gärna genom att driva detta gemensamt med andra berörda länder. Parallellt med detta bör Sverige driva på för att hela Europas vatten ska bli utsläppskontrollområde för svavel, kväve och partiklar. Under ordförandeskapet i höst finns goda möjligheter till detta.

ÄNDRADE RUTTER FÖR ATT MINIMERA INTRÅNG I KÄNSLIG NATUR

För att lösa de ytterst allvarliga problem som sjöfarten orsakar vid Hoburgs bank och andra områden med stora ekologiska värden krävs en större utredning om fartygsrutter i centrala Östersjön. Krav på att fartygstrafiken genom Natura2000-området Hoburgs bank flyttas eller minimeras har tidigare framförts av havsmiljökommissionen, Gotlands kommun, Länsstyrelser i Kalmar, Gotlands, Blekinge och Skåne län samt av miljöorganisationer. Även Svenska Redareföreningen finner nuvarande dragning genom Hoburgs bank olycklig, och vill se en utredning om detta. Utredningen bör finna metoder och rutter så att fartygstrafiken minimeras i de mest värdefulla marina områdena i Östersjön och att därmed bevarandemålen för de av EU beslutade Natura2000-områdena kan uppfyllas.

RATIFICERING AV BARLASTKONVENTIONEN

Sverige har ännu inte ratificerat Barlastkonventionen som syftar till att minimera spridningen av främmande arter. Miljöpartiet anser att Sverige snarast bör ratificera barlastkonventionen. Inte minst med tanke på Östersjöns sårbarhet för främmande arter.

KLIMATSMART TRANSPORT TILL GOTLAND

Ett effektivt sätt att miljöanpassa driften av Gotlandsfärjorna är en övergång till biogas. Det skulle också underlätta kommande krav på högst 0,1 viktprocent svavel. Just nu planeras för en biogasanläggning³⁵ på Gotland med en kapacitet på cirka 300 GWh, vilket ökar förutsättningarna att försörja Gotlandsfärjorna med förnybart bränsle. Destination Gotland har utformat en vision för övergång till biogas, i synnerhet lokalt producerad från Gotland. Att försörja färjorna med fossilgas är inte ett alternativ, då det i grunden bygger på samma typ av fossilberoende som oljan.

En övergång till förnybart bränsle tar tid, och redan idag behövs ett klimatsmartare alternativ för transport till och från Gotland. Miljöpartiet anser att det noga ska undersökas hur hastigheten på vissa färjor till och från Gotland kan sänkas, för dessa vissa avgångar med större mängder gods och de passagerare som prioriterar klimatet och ett lägre pris. Inledningsvis skulle det kunna vara lämpligt för avgångar under lågsäsong.

³⁵ Ännu inga kontrakt skrivna, klart tidigast hösten 2010 enligt Svenska Gasföreningen, i första fasen blir kapaciteten 76 GWh.

FLYTTA ANSVARET FÖR GOTLANDSTRAFIKEN TILL VÄGVERKET

Av flera skäl behöver ansvaret för Gotlandstrafiken flyttas från Rikstrafiken till Vägverket. Det främsta skälet är att avtalet kring Gotlandstrafiken skiljer sig avsevärt från Rikstrafikens övriga avtal. Den största skillnaden är att den omfattar såväl person- som godstrafik. Person- och godstrafiken är helt integrerade i ett gemensamt transportsystem. Färjeförbindelserna utgör dessutom det enda möjliga kommunikationsmedlet för i princip alla godstransporter. Det är uppenbart att vägförbindelser inte finns tillgängliga som alternativ för Gotland. Förbindelserna över Östersjön mellan Gotland och fastlandet motsvarar de förbindelser som vägnätet erbjuder i övriga län. Färjetrafiken bör därför betraktas som en del av infrastrukturen som förbinder Gotland med övriga Sverige. Det är naturligt att se färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet som en del av ett nationellt integrerat vägnät. Det måste finnas långsiktiga villkor för Gotlandstrafiken för att möjliggöra utveckling för boende och näringar på Gotland.

Miljöpartiet avvisar regeringens beslut om att avreglera färjetrafiken till Gotland. Beslutet underminerar möjligheterna att upprätthålla trafiken vintertid, eftersom det rederi med koncession kommer att förlora intäkter sommartid. Miljöpartiets förslag om att Vägverket ska ta över Gotlandstrafiken skulle leda till långsiktig trygghet för gotlänningarna att ha bra kommunikationer året runt för både personer och gods. Regeringens förslag leder till en stor osäkerhet och det kommer att behövas större anslag för att upprätthålla trafiken när den inte är företagsekonomiskt lönsam.